This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

+ *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.

+ *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.

+ *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.

+ *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse `http://books.google.com`

3 2044 103 248 134

87
1735

HARVARD LAW SCHOOL
LIBRARY

Received JAN 8 1936

87
1735

HARVARD LAW SCHOOL
LIBRARY

Received JAN 8 1936

THÈSE

POUR

LE DOCTORAT

Vu pour l'acte de
Hanvi pour
30 pour cent offerts

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

UNE COLONIE DE COMMERCE FRANÇAISE

ÉTUDE

SUR LE

Protectorat de la Côte Somali

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Samedi 15 Juin 1907, à 1 heure

PAR

André BACQUART
Avocat à la Cour d'appel

Président : M. LESEUR, *professeur*

Suffragants { MM. PERREAU, *professeur*
HITIER, *chargé de cours*

PARIS
IMPRIMERIE BONVALOT-JOUVE
15, Rue Racine, 15

1907

JAN 8 1936

1/8/36

UNE COLONIE DE COMMERCE FRANÇAISE

Étude sur le Protectorat de la Côte Somali

INTRODUCTION

La Colonie de Commerce
Aperçu sur Hong-Kong

La tâche n'est pas aisée à qui veut introduire une classification en matière de colonies ; et, si tout le monde est d'accord pour reconnaître, politiquement parlant, deux types de colonies ; les colonies proprement dites et les pays de protectorat, il n'en est pas de même au point de vue économique.

Vouloir ranger par classes bien distinctes ces

pays neufs, n'est-ce pas introduire dans la science coloniale un élément artificiel et arbitraire et, le faisant, ne peut-on pas craindre de ressembler à ces gens dont la manie est de tout vouloir étiqueter comme si chaque chose représentait un tout véritablement complet, comme si chaque être n'était pas tributaire des êtres qui l'entourent.

Quoi qu'il en soit, il nous semble au point de vue économique que les colonies, sans présenter peut-être, chacune en particulier, tous les signes d'une catégorie et rien qu'eux, peuvent être rangées en quatre classes : colonies de commerce, de peuplement, d'exploitation et colonies mixtes.

Quelques mots sur chacun de ces types ne nous paraissent pas inutiles pour justifier notre classification et faire voir sous son jour véritable la colonie de commerce que nous examinerons spécialement dans le cours de cette étude.

Les *colonies de peuplement* sont celles dont les conditions géographiques sont telles qu'elles peuvent être mises en valeur par des colons européens émigrés. Ces pays neufs sont des contrées inhabitées ou habitées par une population indigène trop clairsemée ; des colons européens vont cultiver le sol et le mettre en valeur ; il y aura formation d'une collectivité empruntée à des populations de même race et de même civilsation. On peut dire que dans ce cas, la colonisation aboutit à former sur des terres éloi-

gnées des sociétés nouvelles semblables à celles de la métropole.

Pour cela il faut envisager différentes considérations : considérations climatériques, foncières et pécuniaires.

Le climat doit permettre aux Européens de s'y fixer, d'y faire souche et de s'y reproduire dans la suite ; il doit aussi leur permettre de se livrer par eux-mêmes aux travaux agricoles. En un mot il faut que les conditions climatériques se prêtent à l'acclimatement de la race européenne, que les unions entre colons soient fécondes, enfin, que la mortalité des femmes et des enfants n'y soit pas plus élevée que dans la métropole.

Les terres disponibles, susceptibles d'être mises en valeur, doivent être en nombre suffisant pour permettre au groupe social émigré de croître, de se développer et de grandir ; il faut donc une contrée déserte ou tout au moins ne possédant qu'une population très clairsemée.

Et enfin, les ressources doivent être assez variées pour que des colons européens aient intérêt à s'expatrier pour les mettre en valeur et, les ressources que l'on peut considérer comme caractéristiques de ce mode d'établissements, ce sont les ressources agricoles.

Comme exemples, nous pouvons citer les Etats-Unis, ancienne colonie anglaise, le Canada, Terre-

Neuve, l'Australie, la Nouvelle-Zélande ; toutes ces possessions dans le domaine colonial de l'Angleterre ; le nôtre à ce point de vue ne peut présenter que la Nouvelle-Calédonie.

Les *colonies d'exploitation* sont situées dans la zone tropicale et ne peuvent pas se prêter à un peuplement européen. Elles sont habitées par des populations indigènes ; grâce à leur climat elles jouissent, vis-à-vis des métropoles situées dans la zone tempérée, de véritables monopoles naturels pour la production de certaines matières premières ou denrées alimentaires.

On peut dire que la colonie d'exploitation est la forme normale des établissements créés dans la zone tropicale et, ce genre d'entreprise coloniale tend à prendre une place de plus en plus grande car, c'est sur des régions de la zone tropicale que s'est porté presque exclusivement le mouvement d'expansion des trente dernières années. Les colonies d'exploitation présentent une triple particularité :

1° Ce sont des colonies dont la production agricole diffère profondément de celle de la métropole.

Il y a des produits qui ne peuvent venir que dans la zone tropicale, car là seulement ils trouvent réunies les conditions de chaleur et d'humidité qui leur sont nécessaires. Ces produits constituent donc de véritables monopoles naturels et leur exploitation permet d'abréger pour ces colonies la période des débuts. Les économistes du XVIIe siècle attachaient une grande

importance à cette différence de production et en avaient même fait un axiome d'économie coloniale ; mais cette conception était empreinte d'une exagération incontestable ; elle exerça du reste une influence très fâcheuse sur l'opinion publique et fit qu'en 1863 on n'attacha guère d'intérêts à la perte de notre colonie du Canada.

A côté de cette exagération il y a pourtant un certain fond de vérité et la différence des productions présente de sérieux avantages au point de vue de la bonne harmonie entre les producteurs coloniaux et métropolitains.

Le soin de la culture peut être laissé aux indigènes s'il s'agit de produits naturels facilement cultivables ; dans ce cas les commerçants européens se contentent de les récolter auprès de ces indigènes en leur donnant en échange des marchandises valant souvent assez peu. C'est le commerce de traite qui s'accomplit dans les factoreries.

Si le produit d'exportation exige un certain travail agricole (thé, café, vanille, cacao) les capitaux européens peuvent alors intervenir et créer de vastes entreprises ou plantations.

2° Elles ne se prêtent que d'une façon très restreinte à l'habitat des Européens.

C'est du reste une question très agitée que celle de savoir dans quelle mesure les régions tropicales peuvent se prêter à la colonisation européenne, et,

en 1895, dans la première session de l'Institut colonial international on soutint que les Européens pouvaient exercer leur activité aussi complètement dans les régions tropicales que dans les régions tempérées. On invoquait le fait qu'une population de race blanche s'était perpétuée aux Antilles, en Colombie et à l'Equateur. Mais il n'y a là rien de probant, car il n'est pas sûr que l'élément ainsi trouvé soit un élément de race pure et de plus, même en admettant que cet élément soit de race pure, il faut reconnaître que les contrées où ce phénomène se serait produit si elles appartiennent bien à la zone tropicale par leur position géographique n'y appartiennent pas par leurs conditions climatériques qui ont été modifiées par certaines considérations géographiques. Mexico, par exemple, est à une altitude de plus de 2.000 mètres ; or c'est une vérité d'expérience que dans les régions tropicales le relief du sol modifie profondément les conditions climatériques. Une altitude de 1.000 mètres équivaut à un recul de plusieurs degrés vers le nord dans les conditions climatériques.

Le véritable climat tropical se caractérise par une humidité très grande combinée avec une chaleur élevée et constante qui affaiblit l'organisme européen. L'Européen ne peut y vivre que soumis à une hygiène sévère ; il ne peut pas faire de travaux nécessitant une grande dépense physique : il ne peut pas s'y fixer d'une façon permanente et doit même souvent reve-

nir à la métropole pour y refaire sa santé anémiée.

Il est donc évident que dans ces colonies, l'élément européen est voué à n'être qu'une minorité infime au regard de la masse indigène. L'émigration qui leur convient c'est l'émigration des capitaux et la mise en valeur de ces colonies peut être comparée à une vaste entreprise où l'Européen apporte la direction, le savoir et le capital et où la population indigène réalise le facteur travail.

3° Ce sont des colonies où la puissance européenne se trouve en contact avec des populations autochtones appelées à constituer la masse des habitants de ce genre d'établissements; cet élément indigène varie, du reste, quant à la civilisation, depuis les peuplades primitives d'Afrique jusqu'aux peuples presque civilisés de l'Inde et de l'Indo-Chine. Dans l'Inde Néerlandaise pour 2 à 3 o/o d'Européens, il y a 97 à 98 o/o d'indigènes et cet écart ne tend du reste qu'à croître encore, car ces populations sont en général prolifiques, à cause de l'ordre, de la tranquillité et du bien-être matériel introduits par la domination européenne.

Quant *aux colonies mixtes*, elles offrent à une même époque la combinaison de plusieurs des caractères qui constituent les types simples ; ainsi, par exemple, lorsque la position d'une colonie lui permet de servir de colonie de commerce et de colonie d'exploitation ; ou bien, quand, par la diversité des

conditions climatériques, une colonie pourra servir de colonie de peuplement et de colonie d'exploitation ; ou bien encore, quand, dans une colonie susceptible de se prêter à l'acclimatement des Européens, il y a une population indigène nombreuse.

Les colonies du Cap et du Natal sont des colonies mixtes et, dans le domaine colonial français, Madagascar peut en incarner le type.

Tout autres sont, en général, celles que nous rangerons dans la catégorie *des colonies de commerce.* La superficie de ces pays est souvent très restreinte, et leurs conditions géographiques font qu'elles ne peuvent se prêter qu'à des opérations commerciales d'un ordre déterminé ; elles sont situées à l'entrecroisement de routes maritimes, très éloignées mais capables de donner lieu à un mouvement commercial très important ; ce sont, en un mot, des intermédiaires d'échanges. Du reste la vocation commerciale de ces établissements est d'un ordre déterminé ; ils donnent lieu à un commerce de transit ; les marchandises qui y sont importées n'y sont pas consommées mais sont appelées à être réexportées dans des délais plus ou moins longs. Et aussi, leur organisation économique se ressentira de leur rôle ; le facteur capital devra y tenir une place prépondérante ; il faudra que des capitaux nombreux y circulent et que de puissants instruments de crédit y fonctionnent : maisons de commerce, maisons de banque, etc.

Quant au personnel technique nécessaire, il sera fourni par les Européens ; l'outillage dépendra des conditions géographiques de la colonie mais il devra toujours comprendre la création d'un port dont l'accès soit facile et sûr et dont les installations exigées par les besoins multiples d'un grand port de commerce soient très perfectionnées.

Anssi cette colonie de commerce ne vaudra que par sa situation que l'on tâchera de rendre la meilleure possible ; à la création d'un port on ajoutera la création de nombreux magasins susceptibles de contenir les marchandises destinées à être bientôt réexportées ; tous les travaux de manutention seront simplifiés et les droits de douanes seront aussi faibles que possible. Une franchise presque complète, sinon entière, sera le seul moyen que les marchandises passent par ce port. Il ne faut pas oublier, en effet, que rien dans la colonie elle-même ne les attire et que leur passage ne sera que la suite des avantages qui leur seront faits.

Une colonie de commerce ne peut pas prétendre appeler les étrangers par la fertilité de ses terres ou par les richesses minières de son sol par exemple ; elle ne peut pas espérer les retenir par les charmes de son séjour. L'étranger ne restera que le temps nécessaire pour décharger son navire et reconstituer une nouvelle cargaison et, la chose une fois faite, il

abandonnera cette station qui ne lui aura servi pour ainsi dire que de relai.

C'est parce qu'on y trouve réunies ces différentes conditions que l'on peut s'expliquer le développement vraiment prodigieux de la colonie anglaise de Hong-Hong. Une étude rapidement exquissée de ce petit îlot montrera tout le parti que les Anglais ont su en tirer et les enseignements précieux que l'on peut y trouver pour l'existence future de notre colonie de la côte des Somalis.

Aperçu sur Hong-Hong

L'idée première de la fondation de Hong-Hong remonte à 1833 ; le commerce anglais ne pouvait fonctionner que par l'entremise des mandarins chinois et, de tels intermédiaires n'étaient pas faits bien souvent pour faciliter les choses. Il n'y avait qu'un moyen d'échapper à ces auxiliaires peu commodes, c'était de s'installer dans une île de la côte chinoise. L'idée se fit jour à la Chambre des Communes et, à la même époque, elle fut émise dans un pamphlet publié par un ancien employé de la Compagnie des Indes et intitulé : *Observations sur le Commerce en Chine*. L'auteur indiquait comme la seule solution possible l'occupation de l'île de Hong-Kong.

Ce fut la question de l'opium qui amena la ces-

sion de Hong-Kong à l'Angleterre. L'entrée de l'opium était prohibée en Chine par un édit impérial mais, malgré cela ou plutôt, à cause de cela beaucoup de concurrents anglais se livraient à la contrebande et avaient dans leurs magasins de Canton d'énormes quantités de ce produit. Jusqu'alors les vice-rois de Canton avaient fermé les yeux et on peut même dire qu'ils avaient été les complices de cet état de choses dont, du reste, ils tiraient de gros profits. Mais, avec un nouveau vice-roi, les choses changèrent ; il voulut faire exécuter la loi et somma les commerçants d'avoir à livrer l'opium qu'ils détenaient ; sur leur refus, il les menaça de mort s'ils ne s'exécutaient pas ; l'opium fut alors livré et brûlé. Les Anglais avaient là une trop belle occasion pour la laisser échapper ; leur flotte, du reste, sous les ordres du capitaine Elliot, attendait les événements dans le mouillage de Hong-Kong ; en juin 1840 elle commença le blocus de Canton. Elliot avait l'intention de demander à la Chine la cession d'un point de la côte mais il ne savait trop sur lequel jeter son dévolu. Ce fut un des plénipotentiaires chinois, du nom de Kishen, qui vint le tirer d'embarras en proposant pour hâter la conclusion de la paix de céder Hong-Kong à l'Angleterre. Un traité rédigé sur ces bases fut donc signé le 21 janvier 1841. Mais les négociants anglais n'étaient pas satisfaits de l'acquisition faite par le pays ; ils ne voyaient pas ainsi

du premier coup le parti que l'on pourrait tirer de ce petit îlot et de son côté l'empereur de Chine refusa de ratifier le traité. Ce ne fut que le traité de Nankin du 29 août 1842, ratifié à Hong-Kong le 26 juin 1843, qui consacra la remise en pleine propriété et sans aucune restriction de l'île de Hong-Kong à l'Angleterre.

Hong-Kong était alors un îlot désolé, sans végétation et malsain, les parages étaient infestés de pirates. Le premier soin du gouverneur fut de le déclarer port franc et, le 5 avril 1843, l'établissement était érigé en Colonie de la Couronne à Charte. La mortalité fut grande au début à cause des travaux de défrichement, mais des opérations de drainage et de reboisement assainirent vite le pays : la population chinoise y augmentait ; de 37.000 habitants qu'elle comptait en 1837 elle était passée à 55.000 en 1857.

Mais l'Angleterre ne se trouvait pas en sûreté et la possession d'une seule île ne suffisait pas à ses ambitions. En 1860, elle obtint une partie de la presqu'île de Kowloon et, en 1898, une concession lui donnait toutes les îles entourant Hong-Kong et la presqu'île de Kowloon sauf la ville du même nom.

En 1899, l'île de Hong-Kong compte 280.000 Chinois et près de 10.000 Européens, auxquels il faut ajouter les troupes anglaises. La capitale, Victoria, compte 220.000 âmes ; les Portugais y dominent ; on y trouve aussi des Anglais, des Allemands, des

Américains et quelques Français. La presse y est très florissante et on y compte plusieurs journaux. En un mot, la vie à Hong-Kong est très supportable, mais il faut remarquer que l'existence y est très chère.

Le Port de Hong-Kong

Le port de Hong-Kong est admirablement situé : ses eaux sont profondes et, chose rare en Extrême-Orient, il n'y a pas à l'entrée de barre en rendant l'accès difficile. Les travaux de balisage qui y ont été faits sont très importants, on y a établi plusieurs phares et construit des docks en granit. La franchise a été accordée de tout temps à la colonie, et cela, malgré les réclamations des négociants qui, au début, demandaient à être protégés par des droits de douanes ; il est juste, du reste, de dire que, depuis longtemps, ces commerçants sont revenus de leurs premiers errements.

Le port est merveilleusement outillé et les travaux de chargement et de déchargement s'y font très facilement, moyennant un prix aussi modique que possible. La raison du bon marché de ces opérations est du reste assez simple, elle tient à ce que la main-d'œuvre chinoise y est surtout employée ; or, on sait que les Chinois sont des ouvriers remarquables et se

contentent de salaires dont la modicité paraît absolument extraordinaire dans nos pays. Non seulement les travaux du port sont faits par les Chinois, mais aussi on les emploie souvent comme chauffeurs et même comme mécaniciens.

Il est une institution qui cadre bien, du reste, avec le caractère anglais, c'est celle des permis du dimanche. Les Anglais, protestants et pratiquants pour la plupart, sont très fidèles observateurs du repos du dimanche. Mais dans un grand port, où le temps, encore plus que partout ailleurs est précieux, il est des cas où ce repos, pour ainsi dire forcé, causerait de graves préjudices. Aussi, pour y remédier et, quand les raisons invoquées sont assez sérieuses, l'administration délivre-t-elle des permis du dimanche. Grâce à cette institution, le travail est permis dans certaines conditions, un dimanche pour le chargement ou le déchargement d'un navire par exemple ; et, pour éviter les abus, on a réglementé la chose en s'adressant à la bourse des armateurs : Ces permis sont délivrés à des prix variant suivant le tonnage des navires et allant de 100 à 200 dollars ; les paquebots malle-poste toutefois en sont exempts, car il y a là une raison d'intérêt général.

Les droits de pilotage pour l'entrée et la sortie du port sont minimes ; ils ne s'élèvent guère au delà de 5 dollars à l'aller et au retour. Beaucoup de charbon arrive à Hong-Kong ; les principaux centres de pro-

venance sont : le Japon, le Tonkin, l'Australie et Cardiff. Les navires venant d'Europe à Hong-Kong trouvent toujours un fret ; quant à ceux qui partent de Hong-Kong pour l'Europe, lorsqu'ils font quelques escales ils ont leur chargement complet à Colombo.

Hong-Kong est le second port du monde ; son mouvement en 1902 s'élevait à plus de vingt et un millions de tonnes, alors que Marseille ne dépasse guère sept millions de tonnes. Mais beaucoup de navires ne s'arrêtent que quelques heures dans le port pour y prendre ou y déposer des passagers ; ce fut la découverte des mines d'or de Californie qui fit la richesse de Hong-Kong au point de vue passagers. Tous les Chinois émigrants prirent l'habitude de s'y embarquer pour les pays les plus divers ; si bien qu'on estime le nombre de personnes de passage dans la colonie à dix mille environ par semaine. Vingt-cinq compagnies de navigations allemandes, anglaises et japonaises ont leurs paquebots qui y font escale ; le pavillon anglais entre à lui seul pour près de la moitié dans le tonnage du port. Ce tonnage, du reste, va sans cesse en croissant et le mouvement de Hong-Kong dépasse de beaucoup celui des autres ports de la Chine ; Shanghaï n'avait en 1899 qu'un mouvement de neuf millions de tonnes ; c'est pourtant un port très bien situé mais, sa prospérité est restreinte par une barre qui en obstrue l'entrée ; Haïphong n'atteint pas un million de tonnes, pas plus du reste

que Saïgon, et cela tient aux droits de douanes exorbitants qu'on y perçoit.

Indépendamment de sa situation économique, Hong-Kong est aussi un point stratégique. Depuis 1890 surtout, on y a effectué d'importants travaux de défense ; on y a installé de nombreuses batteries et construit deux forts munis de canons dernier modèle. Huit mille hommes de troupes régulières y tiennent garnison et la flotte anglaise d'Extrême-Orient, forte de trente-six navires, sous les ordres d'un amiral, y a son port d'attache.

L'importance du commerce de Hong-Kong ne peut être évaluée qu'approximativement ; le régime adopté étant celui du port franc, les marchandises qui y entrent et en sortent ne sont donc soumises à aucune déclaration et l'on ne peut se baser que sur les déclarations bénévolement faites au capitaine du port ou aux agents des diverses compagniés. En 1898 on évaluait l'importance de ce commerce à un milliard deux cent cinquante millions et depuis, ces chiffres n'ont fait qu'augmenter.

Le commerce de Chine est assez particulier ; il y a, en effet, très peu de commerçants européens achetant des marchandises à leur compte pour les vendre à leurs risques et périls ; presque tous les commerçants ne sont que des commissionnaires, au moins pour les produits importés en Chine. Les commerçants de Chine ne vendaient pas directement leurs produits

à des maisons d'Europe mais à des négociants européens établis à Hankow, Tien-Tsin, Canton, Shanghaï et surtout à Hong-Kong ; ces négociants, en général, n'achètent pas pour leur propre compte, mais pour le compte d'une maison européenne qui leur a fait une commande en indiquant la qualité, le prix qu'elle veut mettre, etc., et inversement, le même négociant ne fait de commandes à l'étranger qu'après en avoir reçu la demande de commerçants chinois. Les Chinois ont su profiter de la concurrence que se font les Européens et les ont amenés à réduire le mon tant de leurs commissions à un taux très faible. Les négociants de Hong-Kong n'ont jamais pu, du reste, arriver à se passer de l'intermédiaire des petits commerçants chinois qui connaissent les besoins des habitants, leur solvabilité, leurs habitudes et qui se contentent d'ailleurs d'un bénéfice très faible.

Le commerce de Hong-Kong tant en importations qu'en exportations porte surtout sur : le charbon, la farine, le plomb, l'opium, le riz, le bois de Santal, le sucre, le thé et le bois, et aussi sur les passementeries, les anilines, la farine de froment, la verrerie, le cuir, le bois pour allumettes, les différents pétroles américain, russe et de Sumatra, le salpêtre et le sucre de Hong-Kong. A cela il faut ajouter le thé, les nattes, l'arsenic, le camphre, la canne, la cannelle, la cantharide, les arachides, le

gypse, les objets en rotin et en bambou, les cordages, les huiles végétales et les soies de porc.

Hong-Hong reçoit ses produits de presque tous les pays du globe : la farine vient des Etats-Unis, le riz de la Cochinchine et du Siam. Il faut remarquer la substitution presque complète des filés de coton de Bombay à ceux de Manchester dont les industriels ne peuvent lutter avec l'Inde qui a la main-d'œuvre à bon marché et possède la matière première. Il faut remarquer aussi l'importance sans cesse grandissante des importations des Etats-Unis dont les produits ont détrôné ceux venant de Belgique et d'Angleterre. Le commerce des armes à feu, bien que l'importation en Chine en soit défendue, est très florissant ; et aussi les maisons de commerce japonaises et allemandes gagnent tous les jours du terrain sur les maisons anglaises.

Depuis 1836 il y a une Chambre de commerce qui a joué un rôle important dans toutes les questions économiques qui se sont élevées dans la colonie : jusqu'en 1896 les notables chinois en faisaient partie, mais depuis 1896 il y a une Chambre de commerce chinoise distincte.

Le marché financier est très prospère et de nombreux établissements de crédit sont installés à Hong-Hong. Le principal est la « Hong-Kong and Shangaï Banking Corporation » considérée par les spécialistes comme la quatrième banque du monde entier. On

trouve encore la « Bank of China and Japon Limited », la « National Bank of China Limited », la « Chartered Bank of India, Australia and China » puis la « Yokohama Bank », l' « Imperial Bank of China », et enfin deux établissements de crédit français y sont représentés : le Comptoir National d'Escompte et la Banque d'Indo-Chine. La branche des assurances est également fort développée à Hong-Kong. On ne compte pas moins de deux cents compagnies y ayant leur siège social ou de simples agences. Trois compagnies françaises seulement y sont représentées: l' « Urbaine », la « Foncière » et l' « Union Malouine et Servannaise » de Saint-Malo.

Quant à l'industrie, elle n'est pas très florissante, par suite de l'absence dans la colonie de matières premières et de combustibles; il faut pourtant reconnaître que des établissements industriels importants y fonctionnent. Mais là n'est pas l'avenir de la colonie ; et l'on peut même dire qu'industriellement parlant, son avenir paraît très limité. Tout autre est la situation au point de vue commercial ; les moyens de transports allant sans cesse se perfectionnant et les besoins de la Chine allant sans cesse grandissant, on peut, sans crainte d'être taxé d'exagération, prédire à la colonie de Hong-Kong une prospérité croissante pendant encore de nombreuses années.

C'est à cause de cette situation tout à fait excep-

tionnelle que nous avons choisi cette colonie comme modèle dans une étude qui s'occupe de la Côte française des Somalis. C'est elle, en effet, qui nous a paru réunir le mieux les caractères de la colonie de commerce que nous avons signalés plus haut ; c'est à elle que peut le mieux s'appliquer la définition de M. Girault. Le savant professeur dit en effet, parlant des colonies de commerce (et nous ne saurions mieux terminer qu'en citant ses paroles) : « Ce sont de simples factoreries ou comptoirs. Leur superficie est toujours très restreinte ; souvent leur étendue ne dépasse pas celle de la ville où elles sont établies. Elles sont situées sur les côtes d'un continent ou à l'entrecroisement des routes maritimes. Les colonies phéniciennes, les comptoirs établis par les Portugais sur les côtes d'Afrique et d'Asie, les établissements de Hong-Kong et de Singapour sont des exemples de colonies de commerce. Ce sont des sortes d'entrepôts — le mot est exact, car fréquemment on n'y perçoit aucun droit de douane — où les produits indigènes viennent s'échanger contre la marchandise européenne (1). »

1. Girault. *Principes de législation coloniale.*

CHAPITRE PREMIER

Géographie et Histoire de la Côte des Somalis

---

§ 1. — *La Colonie au point de vue géographique*

La colonie de la Côte française des Somalis est située en dehors de la Mer Rouge à l'ouverture du golfe de Tadjourah sur la côte orientale d'Afrique par 11°58'04" de latitude nord et 40°59'54" de longitude est.

Avant d'arriver à Obock on passe devant un petit territoire, Cheik-Saïd, placé à l'extrémité sud-ouest de l'Arabie, en face de l'île Périm. A la pointe opposée du Yemen, au sud-est se trouve le port anglais d'Aden.

Notre colonie est limitée au sud par la colonie anglaise de Zeïla. La frontière a été fixée par une convention du 8 février 1888 : partant des puits d'Hadou elle se dirige sur Abassouen et suit ensuite la route des caravanes qui passe par Bia-Kabouba

et Gildessa. Les deux gouvernements s'engagent à ne pas chercher à annexer le Harrar ou à le placer sous leur protectorat (art. 4).

Le traité de 1862 dont nous aurons à nous occuper bientôt limite la colonie au nord au raz ou cap Doumeirah. De ce côté les limites entre les possessions françaises et la colonie italienne d'Assab ont été fixées seulement à la suite d'un incident des frontières, d'ailleurs vite aplani, survenu à Raheïta en octobre 1898. La frontière, partant du raz Doumeirah, se dirige aujourd'hui vers Besidiri et suit ensuite le thalweg de la Weima jusqu'à Daddato (protocoles des 24 janvier 1900 et 10 juillet 1901). La route des caravanes d'Assab vers Assaouah reste libre au profit de l'Italie. A l'est nous saumes voisins de l'Abyssinie.

Le protectorat de la Côte française des Somalis comprend, en dehors du territoire d'Obock, le sultanat de Tadjourah, le Gubbet-Rharab et la Côte des Somalis avec Djibouti comme centre principal. A l'intérieur, la zone interdite aux autres puissances (1) et par suite privilégiée pour la France s'étend sur le pays Somali jusqu'au Harrar et, vers

1. Par le traité de cession d'Obock du 11 mars 1862 les sultans et chefs Danakils avaient pris l'engagement de communiquer aux autorités françaises toute proposition de cession de territoire qui pourrait leur être faite de la part d'un gouvernement étranger et de repousser toute ouverture qui n'aurait pas reçu l'agrément du gouvernement français.

l'ouest, sur les pays Galla et Dankali (1) jusqu'au Choa. Dans tout cet arrière pays, le Nègus d'Abyssinie exerce son action et se charge d'assurer la sécurité des caravanes d'accord avec les autorités françaises.

La superficie des régions soumises à l'autorité de la France est reconnue par suite de conventions passées avec les chefs indigènes ; elle atteint 120.000 kilomètres carrés. La population est estimée à 200.000 habitants ; les indigènes du territoire d'Obock sont des Danakils appartenant à des peuplades nomades qui entretiennent des relations constantes avec les musulmans fanatiques du Harrar ainsi qu'avec les habitants du Choa et des pays Gallas. Trois races se partagent en effet, mais inégalement, le territoire de notre colonie ; les Danakils, les Somalis-Issas et les Gallas. Les *Danakils* habitent la partie de la côte française des Somalis qui s'étend de notre frontière nord jusqu'au Gubbet-Kharab et de là, en ligne droite jusqu'à la limite de notre sphère d'influence entre le Choa et la province de Harrar ; c'est de ce côté qu'ils touchent aux territoires des *Somalis-Issas* avec lesquels, du reste, ils sont en lutte perpétuelle : s'aventurer sans armes dans leurs parages est très dangereux pour l'Européen. Les *Gallas* touchent vers le sud les deux peu-

1. Singulier de Danakils.

plades précédentes mais ils sont complètement en dehors des limites de notre colonie.

L'évaluation qui se monte à 200.000 habitants, comme nous l'avons dit plus haut, est assez relative car aucun recensement n'a jamais été fait.

L'habitant de ce pays saharien a dû nécessairement s'adapter aux exigences du milieu. Il ne se sent pas à l'aise entre les quatre murs d'une maison, et il préfère à cela sa hutte faite d'une toile et de quatre piquets ou bien encore la voûte céleste seule. « Personnage fort peu sympathique du reste qui est amateur d'air libre et d'espace ; capricieux, farouche et querelleur il devient volontiers détrousseur de grands chemins... (1). »

Quant à son existence, c'est une course perpétuelle, une course à la recherche de l'eau qui lui permettra de faire vivre son troupeau ; c'est avec son troupeau que l'indigène s'habille ; c'est avec lui qu'il se nourrit ; aussi est-il sans cesse occupé à changer de place pour lui trouver une bonne alimentation, et les voyageurs, dans ces tristes lieux, rencontrent souvent d'énormes caravanes, composées de plusieurs familles, qui errent à la recherche de l'eau et de l'herbe ; celles-ci une fois trouvées, les tentes se dressent et les troupeaux pâturent jusqu'à ce que l'épuisement du sol les force à aller chercher plus loin.

1. Vigneras. *Notice sur la Côte des Somalis*, p. 23.

Conditions climatériques. — Les observations qui ont été faites sont encore très récentes et surtout très fragmentaires ; les renseignements, exacts du reste, n'ont guère de valeur que pour Djibouti ; les observations des docteurs Chabaneix et Bouffard amènent à conclure que d'Octobre à Mai, les variations barométriques sont très faibles (763 mm.-770 mm.), les vents du nord-est y dominent de Mai à Août, c'est une zone de basses pressions sur Aden et Djibouti ; le vent s'annonce par des trombes de sable ; la température atteint parfois de 45 à 48 degrés, et le vent souffle de 6 heures à minuit ; aussi constate-t-on parfois les plus fortes températures après le coucher du soleil ; ce vent est tel que lorsqu'il souffle à Obock, on doit sortir avec des vêtements mouillés. Les pluies sont fort rares et, à Djibouti, la sécheresse est à peu près absolue de Mai à Août par suite de la mousson du sud-ouest.

D'ailleurs pour toutes ces conditions climatériques, nous n'avons que des observations de deux années ce qui ne suffit pas pour poser des règles certaines. De Janvier à Juillet, la température monte progressivement ; après Septembre, elle revient en quatre mois à son minimum. Obock est beaucoup plus chaud que Djibouti où pourtant la température la plus basse observée (Décembre à 5 heures du matin) est de 21 degrés au-dessus de zéro.

Les pluies sont beaucoup trop précaires pour

donner naissance à un réseau hydrographique, mais il existe quelques eaux stagnantes que l'on peut trouver en forant des puits artésiens ; les nappes du sous-sol viennent du massif éthiopien. On compte trente-trois puits répartis sur 310 kilomètres et il y a un peu plus d'eau à Ambouli, qui est le Bois de Boulogne de Djibouti ; Djibouti a quelques palmiers dattiers, des poivriers, des jujubiers.

En arrière du littoral, on observe une brousse d'acacias nains dont les plus hauts ont 4 mètres de hauteur ; en arrière encore de cette zone, c'est le désert somali couvert de touffes de mimosas et d'une herbe grise qui ne prend la teinte verte qu'après la saison des pluies ; en revanche il y a une recrudescence de végétation dans le lit des torrents (gommiers, lianes de caoutchouc, héliotrope) ; les cultures maraîchères ont été assez développées dans les environs d'Obock et de Djibouti. Tous les explorateurs comparent ce pays aux confins désertiques de l'Algérie et du Maroc.

Les gazelles, les antilopes y abondent ; les chacals, les hyènes, les chats sauvages, les lions, les panthères sont très chassés près de Harrar ; beaucoup de perdreaux, de pintades, de milans et de vautours ; des couleuvres, des lézards, et, au voisinage de la mer, de gigantesques tortues ; les moutons ont été importés des pays voisins.

Enfin, pour en finir avec l'aperçu géographique de

notre colonie, il faut ajouter qu'au point de vue stratégique, elle occupe une place de tout premier ordre ; à Obock, en cas de guerre, nos croiseurs pourraient se ravitailler en charbon et en vivres, et encore, le ras Doumeirah pourrait être fortifié : la grande passe du détroit de Bal-el-Mandeb entre Perim et la côte d'Afrique est dominée par ce cap, de même que le chenal entre Perim et l'Arabie est commandé par le territoire de Cheik-Saïd. Cette seconde passe est seule fréquentée par les navires qui vont vers l'Inde ou vers la Chine ; la grande passe mesure 25 kilomètres et présente des dangers que n'offre pas l'autre, large seulement de 5 kilomètres.

§ 2. — *Histoire de la colonie. — Notre installation à Obock*

Durant la première moitié du siècle, le gouvernement français, préoccupé seulement de consolider et de développer les possessions de la côte occidentale se borna à fonder des comptoirs sur les rives de la Casamance sur le littoral de la Guinée et dans l'estuaire du Gabon.

Mais, dès que l'on eût reconnu possible l'ouverture du canal de Suez, on se trouva amené à modifier cette politique coloniale et à adopter une autre ligne de conduite. La France, on le comprit, si elle voulait profiter de la nouvelle route qui allait s'ou-

vrir, devait chercher à s'installer quelque part sur la Mer Rouge ; grâce à des établissements bien choisis, ses intérêts commerciaux et maritimes en Orient pourraient être sauvegardés pour l'avenir. D'une part, notre commerce s'étendrait aux pays éthiopiens qui lui offriraient des débouchés avantageux et, d'autre part, nos marines marchande et militaire profiteraient de certains ports où elles pourraient s'abriter et se ravitailler.

Ce fut un programme que le gouvernement suivit sans méthode dans les premières années ; il y eut beaucoup de fautes commises mais, malgré cela, notre domination put être établie à l'entrée du détroit de Bab-el-Mandeb, et, en vertu de traités signés de 1862 à 1885, la France fut investie de droits de souveraineté absolue et de droits de protectorat sur divers territoires de la baie de Tadjourah et de la Côte des Somalis.

En 1857, Henri Lambert, un ancien volontaire de la marine, à cette époque chercheur d'or, fut désigné pour remplir les fonctions d'agent consulaire à Aden. Son caractère aimable, auquel se joignaient de sérieuses qualités, le fit vite très bien voir des populations indigènes et il noua même des relations d'amitié avec un grand chef de la baie de Tadjourah, Ibrahim-Abou-Beker, qui, pour le remercier de certains services qu'il lui avaient rendus lui fit entre-

voir la possibilité de cession à la France des Ras Ali et Aouaria qui devait devenir plus tard Obock.

Le 4 juin 1859, Henri Lambert mourut brusquement au cours d'une expédition maritime entre les îles Mouchah et le cap Djibouti ; une enquête menée par M. Fleuriot de Langle, capitaine de vaisseau, ne tarda pas à faire découvrir, ce que l'on soupçonnait déjà, qu'il avait péri victime d'un guet-apens.

La disparition de cet homme énergique et actif qu'était Henri Lambert favorisa singulièrement les combinaisons des Anglais : déjà maîtres d'Aden, ils s'étaient emparés, en 1859, du petit îlot de Périm et, quoique tâchant de sauver les apparences, sous prétexte de phares à élever, ils avaient escompté l'ouverture du Canal de Suez et voulaient accaparer la navigation et le commerce dans la Mer Rouge qui, d'après l'expression du commandant Russel, était destinée à être le grand chemin des Indes, de la Chine et de l'Australie.

Il importait donc instamment de contre-balancer l'influence que les Anglais allaient ainsi obtenir dans ces parages ; du reste, la chose était assez facile car, de divers côtés, on nous sollicitait d'acquérir des droits de souveraineté ou de protectorat sur certains points. Et pourtant, il ne fallait pas accepter ces offres à la légère ; aussi, notre gouvernement chargea-t-il, en 1859, le comte Russel, alors capitaine de frégate, d'aller recueillir des renseignements précis

sur les avantages politiques, maritimes ou commerciaux que pouvaient présenter les différents points du littoral compris entre Massaouah et Ghubbet-Kharab; des instructions très précises lui avaient été données par M. de Chasseloup-Laubat.

Le commandant Russel, pendant qu'il accomplissait son voyage d'exploration, avait passé avec Négoussié, roi d'Abyssinie, des traités qui avaient pour objet la cession gratuite de différents territoires; or, à ces traités il fallait la ratification de la Métropole et malgré les instances pressantes du commandant, le gouvernement impérial s'abstint de les ratifier; il craignait, le faisant, de mécontenter l'Angleterre. On s'aperçut de la faute commise quand, plus tard l'Italie, se prévalant de notre inaction, s'installa dans la baie d'Adulis.

Malgré tout, le gouvernement, bien que n'employant pas toutes les diligences qui eussent été désirables, ne perdait pas de vue sa première idée et, en 1862, il acquérait en regard d'Aden un premier établissement auquel d'autres plus importants allaient bientôt être adjoints. Le 11 mars 1862 intervenait un traité (1) de

1. V. de Clerq, t. XIV, p. 512.

Voici le texte de ce traité :

Traité de cession à la France du territoire d'Oboch.

Entre le Ministre secrétaire d'Etat au département des Affaires étrangères et Diny-Ahmed-Aboubekr, délégué par le sultan Mohammed ben Mohammed, sultan Diny Koullon Osman, Aly

cession entre le sultan Diny-Ahmed, venu à Paris et notre ministre des Affaires étrangères.

Ce traité, qui avait été passé après bien des hési-

Ibrahim Aboubekr Chaham, sultan Loeïta, chef des tribus de Danakils, Adalys et Debenek et investi de leurs pleins pouvoirs il a été convenu ce qui suit :

Article premier. — Il y aura paix et amitié perpétuelle entre Sa Majesté l'Empereur des Français, Napoléon III, et ses successeurs et les tribus Danakils établies sur la côte d'Adel.

Art. 2. — Les chefs Danakils et nommément sultan Diny cèdent à Sa Majesté l'Empereur les port, rade et mouillage d'Obock situés près du cap Ras Bir et le territoire qui s'étend depuis Ras Aly au sud jusqu'à Ras Doumeirah au Nord.

Art. 3. — Cette concession est faite moyennant le prix stipulé et convenu de dix mille talaris, soit cinquante mille cinq cents francs.

Art. 4. — Le paiement de cette somme sera effectué, la première moitié après que la présente convention aura été ratifiée par les chefs ci-dessus et ci-après désignés ; l'autre moitié trois mois après le jour de la prise de possession faite au nom de Sa Majesté Impériale.

Art. 5. — Cette cession est garantie solidairement par tous les chefs de Danakils, savoir : sultan Mohammed ben Mohammed, sultan Diny Koullon Osman, Aly Ibrahim Aboubekr Chahm et par sultan Loeïta, chef de la tribu des Debenek, représentés par leur envoyé Diny-Ahmed-Aboubekr.

Art. 6. — Les chefs ci-dessus nommés s'engagent isolément et solidairement à faciliter par tous les moyens en leur pouvoir les relations des Français établis à Obock, avec l'intérieur du pays, soit par terre, soit par eau ou remontant les cours des fleuves Amazo et Aouach. Ils leur concèdent le droit d'exploiter dans les forêts le bois nécessaire à leur usage et celui d'user des aiguades et eaux courantes qui

tations, ne tarda pas à être exécuté. Deux mois après sa signature, M. Schefer, premier secrétaire interprète de l'Empereur, prenait possession du territoire cédé et y faisait immédiatement arborer le pavil-

---

existent sur la côte à proximité du territoire d'Obock. Il pourra être établi d'un commun accord des réservoirs d'eau sur les points jugés convenables sans que leur établissement donne lieu à aucune demande d'indemnité.

Art. 7. — Les Français établis à Obock pourront faire pâturer leurs bestiaux à Ambabou, sur la montagne de Tadjourah, à Hassasazèle et Elo près du cap Jaboutil sans que ce droit entraîne contestation ou demande d'indemnité.

Art. 8. — Les Français auront le droit de prendre du sel au lac Assal et autres lieux où il se trouve sans être inquiétés ou molestés.

Art. 9. — Les chefs Danakils et des autres tribus indépendantes de la côte d'Adel, prennent l'engagement formel de communiquer aux autorités françaises établies à Obock toute proposition de cession de territoire qui pourrait leur être faite de la part d'un gouvernement étranger. Ils s'engagent solidairement et isolément à repousser toute ouverture qui n'aurait pas reçu l'agrément du gouvernement de Sa Majesté l'Empereur des Français.

Fait à Paris, le 11 mars 1862.

Signé : THOUVENEL

Diny ben sultan Mohammed Hammed, fils de feu sultan Mohammed.

Le Vizir Mohammed fils du sultan Hammed.

L'Emir El Hady Aboubekr Ibrahim Chahm.

Article additionnel : Dans le cas où les rade, port et mouillage d'Obock seraient reconnus impropres à la tenue des bâtiments d'un fort tonnage, Diny Ahmed s'engage au nom du Cheick Aly-Ibrahim-Aboubekr Chahm et des chefs désignés au traité, à céder au prix stipulé dans l'article 3 les ports rade et mouillage de Gubbet-Kharab ou trois autres

lon français en présence du sultan Diny et de plusieurs chefs Danakils (1).

M. Lagarde fut en 1884 nommé commandant d'Obock et il se rendit bientôt compte que, si Obock était une position de premier ordre au point de vue dépôt de charbon et port de ravitaillement, sa capacité économique ne serait complète que par l'adjonction de territoires voisins, laissant ainsi la porte ouverte vers des régions africaines plus centrales et tout à fait indépendantes de l'influence européenne. Pour ce faire, il négocia les choses très habilement et, le 9 avril et le 21 septembre 1884 (2), deux grands chefs du pays Danakil reconnurent notre autorité : c'étaient Ahmed Lœïta, sultan de Gobad et Hammed ben Mohammed sultan de Tadjourah. Tous deux acceptèrent ainsi le protectorat de la France.

Bientôt ces deux sultans nous cédèrent gratuitement quelques points du littoral : le 18 octobre 1884 (3) Hammed ben Mohammed cédait à la France Bas-Ali-Sagallo et Rood-Ali et, le 14 décembre

---

avec le territoire qui en dépend et sous toutes les conditions insérées au présent traité.

Fait à Paris, le 11 mars 1862.

SIGNATURES

1. Procès-verbal dressé le 20 mai 1862 pour constater la prise de possession de la baie d'Obock.

2. De Clercq, t. XIV, p. 348 et 418.

3. De Clercq, t. XIV, p. 423.

1884 (1), Ahmed Lœïta nous donnait le littoral de Adaéli à Ambado.

Après les négociations qui avaient eu pour objet ces différents territoires, M. Lagarde jeta les yeux sur la Côte des Somalis et continuait ainsi la tâche qu'il avait entreprise, le 26 mars 1885 il conclut un traité de protectorat avec les chefs Issas qui commandaient sur le territoire situé au sud du Gubbet-Kharab et jusqu'au delà d'Ambado près Zeïla : les chefs Issas devaient aider les Français dans toutes les occasions et, en retour, les Français devaient protéger les Issas contre les étrangers et faciliter le commerce sur la côte, surtout à Ambado.

Enfin, les Anglais, depuis 1852, avaient obtenu du sultan de Tadjourah la propriété des îles Mouchah. En 1887, un arrangement intervint entre la France et l'Angleterre sur les bases suivantes : La France abandonnerait toute prétention sur la côte entre Zeïla et Berbera mais, en retour, elle pourrait étendre son autorité sur les îles Moûchah qui deviendraient une dépendance du territoire d'Obock.

§ 3. — *Organisation de la colonie*

a) Organisation politique. — Pendant longtemps, le gouvernement se désintéressa complètement de notre colonie d'Obock et n'y plaça même aucun

1. De Clercq, t. XIV, p. 429.

représentant susceptible de défendre son autorité. Ce ne fut qu'en 1884, après que le ministre de la Marine eut envoyé dans le pays le commandant de l'*Infernat*, avec mission de l'étudier au point de vue politique et économique, ce ne fut qu'à ce moment que l'on commença à sortir de cette indifférence. M. Lagarde fut alors désigné comme commandant d'Obock et, au mois d'août 1885, les Chambres votèrent une loi portant ouverture de crédits extraordinaires au ministère de la Marine pour faire face aux dépenses nécessitées par cette colonie. Dans les années suivantes, des crédits importants furent alloués ; le crédit extraordinaire du mois d'août 1885 s'était élevé à 624.720 francs (1) et l'ensemble des subventions votées de 1886 à 1896 atteignit 7 millions.

Malgré ces sacrifices sérieux, nos colonies de l'Afrique Orientale ne firent pas de progrès sensibles ; Obock végéta et ne prit aucune extension au point de vue commercial et maritime.

Il était évident que l'on ne pouvait pas laisser péricliter de la sorte une colonie qui avait toutes les chances possibles de prospérité et l'on tâcha de trouver un remède à cette fâcheuse situation ; différentes solutions furent proposées dans le détail desquelles nous n'entrerons pas ; il nous suffira de dire

1. *Officiel* du 14 août 1885.

que la plus pratique consistait à grouper d'une façon plus intime les établissements de notre colonie et à leur donner un chef-lieu mieux situé.

Une pareille mesure était grave et pouvait être grosse de conséquences, aussi fit-elle quelque peu hésiter le ministre des Colonies. A la fin pourtant celui-ci se rendit à l'évidence et fut bien forcé de reconnaître les avantages de la solution proposée.

De là sortit le décret du 20 mai 1896 (1) qui consacra pour ainsi dire l'unité politique de notre colonie.

Ainsi après d'inutiles et coûteux travaux Obock était abandonné et remplacé par Djibouti dont la supériorité comme point de pénétration vers l'Abyssinie était incontestable.

Tel est donc l'aspect de notre colonie au point de vue politique et telles sont les phases qui l'ont amenée à sa situation actuelle. Il nous reste maintenant à l'examiner au point de vue administratif et à faire connaître quels sont les divers organismes qui y fonctionnent.

---

1. *Officiel* du 24 mai 1896, p. 2953.

Voici le texte de ce décret :

Article unique. — Par décret en date du 20 mai 1896, le territoire d'Obock, ainsi que les protectorats de Tadjourah et des pays Danakils sont réunis au protectorat de la Côte des Somalis au point de vue administratif, judiciaire et financier. Ils formeraient un ensemble sous la dénomination de « Côte française des Somalis et Dépendances ».

Le chef-lieu sera établi à Djibouti.

b) *Organisation administrative.* — Le sénatus-consulte du 3 mai 1854 qui soumet la Martinique, la Guadeloupe et la Réunion à un régime spécial, décidait (art. 18) que les autres colonies seraient régies par décrets de l'Empereur, jusqu'à ce qu'il ait été statué sur elles par un autre sénatus-consulte ; ainsi le Chef de l'Etat jouait le rôle de législateur colonial. Ce régime, provisoire dans l'esprit du législateur de 1854, est devenu singulièrement durable et, bien que deconstitutionnalisé et devenu loi ordinaire, lors de l'Assemblée Nationale de 1871 à 1874, c'est lui qui subsiste encore aujourd'hui.

Dans notre colonie de la Côte des Somalis, c'est donc le pouvoir exécutif qui fonctionne comme législateur et, il n'est limité qu'en matière de douanes, d'emprunts et en ce qui concerne l'impossibilité d'engager les finances de l'Etat sans un vote du Parlement.

La colonie n'a ni député ni délégué au Conseil supérieur des Colonies ; elle est simplement représentée à Paris au Comité consultatif de l'agriculture, du commerce et de l'industrie des colonies.

Quant à l'administration intérieure, c'est le gouverneur qui détient la plus grande part d'autorité, sinon l'autorité tout entière. Son pouvoir fut néanmoins limité par l'adjonction d'un conseil d'administration dont nous trouvons la composition dans le

décret du 28 août 1898. Une brève analyse nous permettra d'en connaître les détails.

Le gouverneur en cas d'absence peut être remplacé par un administrateur en chef ou un administrateur des colonies qui lui est adjoint.

Ces deux fonctionnaires sont assistés d'un secrétaire général et d'un conseil d'administration (art. 1).

Le gouverneur préside ce conseil qui est composé du secrétaire général, d'un administrateur ou d'un agent des affaires indigènes en service dans le protectorat, du médecin du protectorat et de deux habitants notables choisis pour un an par le gouverneur avec approbation du ministre.

Deux autres habitants notables peuvent également être désignés comme suppléants (art. 2).

Puis le décret s'occupe du rôle du conseil d'administration qui est consulté dans différents cas ; par exemple sur les décrets, arrêts, règlements, règles de perception et tarifs des contributions et taxes du budget local, sur les devis de travaux publics, les projets de concessions, les aliénations de biens ou la réunion de terres au protectorat, et en général sur toutes les questions qui sont soumises à son examen par le gouverneur (art. 3).

Le conseil d'administration peut se constituer en conseil de contentieux et fonctionne dans ce cas en se conformant aux dispositions des décrets des 5 août et 7 septembre 1881 (art. 4).

C'est le gouverneur qui désigne chaque année le ministère public (art. 6). Le budget local est arrêté par le gouverneur ou son adjoint au conseil d'administration et soumis à l'approbation du ministre des Colonies (art. 5) et enfin (art. 6) les dispositions du décret du 20 novembre 1882 sur le régime financier des colonies sont applicables au budget local du protectorat qui sera soumis au contrôle de la Cour des Comptes.

Le décret organique du 28 août 1898 fut modifié par un décret du 11 octobre 1899 qui réorganise le conseil d'administration.

Dorénavant le conseil d'administration comprendra en dehors du gouverneur qui en fait partie de droit en qualité de président :

1° Trois membres choisis parmi les fonctionnaires désignés par le gouverneur ;

2° Trois membres choisis parmi les habitants notables désignés par le gouverneur pour une période de deux années auxquels on adjoindra trois suppléants.

Un secrétaire archiviste sera attaché au conseil et les membres du conseil seront désignés par le gouverneur dans un ordre de préférence que le décret indique ; d'abord le secrétaire général, puis le chef du service des douanes et enfin un chef de bureau, magistrat ou administrateur. Une voix consultative pourra être accordée au chef du service de santé, au

chef du service des travaux publics et à trois autres chefs de service s'il y a lieu.

Il faut remarquer, ce qui du reste était spécifié dans le décret du 28 août 1898, que le chef de la colonie décide en conseil d'administration mais que l'avis contraire du Conseil ne le lie en aucune façon.

En un mot, ce Conseil d'administration est bien l'organe principal qui fonctionne dans la colonie ; sa composition du reste est faite de façon à donner aux intéressés le plus de garantie possible de bonne et saine juridiction, mais, et c'est là peut-être que, à notre avis, il y aurait quelque modification à apporter, le rôle du gouverneur nous paraît bien prépondérant: Le Conseil d'administration connaît, on peut le dire, de presque toutes les affaires, mais son rôle, en somme, est assez effacé puisque le gouverneur décide sans que l'avis contraire du Conseil ne le lie en aucune façon.

Ce gouverneur, personnage principal de la colonie, est nommé par décret sur proposition du ministre des Colonies.

Un chef du secrétariat particulier le seconde immédiatement.

Le secrétaire général, qui vient ensuite, a sous ses ordres deux sous-chefs de bureaux des secrétariats généraux, des commis et des écrivains. Un arrêté du 10 août 1900 a délimité les attributions

des bureaux du secrétariat général et les a fixées comme suit :

Réception et ouverture de la correspondance générale, centralisation des affaires à soumettre au Conseil d'administration, enregistrement à l'arrivée et au départ de la correspondance confidentielle, chiffres, conservation des archives politiques, visa et légalisation de signatures, nomination, avancement, punitions du personnel rétribué sur le budget local, récompenses et distinctions honorifiques, notes confidentielles, affaires réservées, affaires politiques et confidentielles, rédaction des procès-verbaux des séances du Conseil d'administration et archives dudit Conseil.

Un service des Affaires indigènes, placé sous l'autorité du gouverneur, fonctionne avec des administrateurs coloniaux et des agents du cadre des Affaires indigènes ; il s'occupe des rapports avec les sultans Danakils et les chefs Somalis, de la direction des forces de milice et de la police générale du territoire.

La police, pour Djibouti et sa banlieue, est dirigée par un agent des Affaires indigènes, assisté d'agents européens et d'agents de police recrutés dans les races arabe, gadaboursi, aberaoual, soudanaise, issa et abyssine. Elle est réglementée par un arrêté local du 23 juin 1900 complété par deux arrêtés du 5 mai 1901.

La police rurale est exercée par un corps d'agents

de police recrutés de la même façon et répartis en huit postes le long de la ligne du chemin de fer.

Justice. — Dans les premières années de l'occupation d'Obock, la nécessité d'une justice régulière ne se fit pas sentir, mais bientôt, en même temps que la colonie commença à prospérer, on vit qu'il y avait là une lacune qu'il importait de combler et le décret du 2 septembre 1887 établit une justice de paix à compétence étendue.

Mais cela ne fut bientôt plus suffisant et le décret du 4 septembre 1894 réorganisa une justice de paix à compétence étendue à laquelle il ajouta un Conseil d'appel, appelé à se constituer en tribunal criminel spécial pour le jugement des crimes commis sur le territoire du Protectorat ; ces trois juridictions ne devaient connaître que des affaires intéressant les Français, Européens et assimilés.

Avec la construction du chemin de fer, de nombreux procès surgirent : des immigrants en nombre considérable étaient arrivés dans la colonie qui firent changer le genre des procès et le décret de 1894 qui, bien qu'incomplet, répondait à peu près aux besoins de la petite colonie européenne existant alors, décret manifestement insuffisant pour l'agglomération ouvrière de 1898 ; du reste aussi, ce décret de 1894 n'avait rien changé au régime des juridictions mixtes ou indigènes, ce en quoi il était tout à fait irrationnel.

Pour remédier à cet ordre de choses, les décrets du 19 décembre 1900 et du 26 mars 1901 ont heureusement innové : Trois juridictions existent : premier degré, appel et criminel, et aux fonctionnaires qui avaient jusque-là exercé les fonctions de juges et de greffiers-notaires sont substitués des magistrats de carrière. Enfin, la juridiction des tribunaux est étendue à tous les habitants, quelles que soient leur race ou leur nationalité.

Les prisonniers fournissent en général un travail manuel et ont droit en ce cas à une légère rétribution qui leur est versée lors de leur sortie de prison.

Le service du Trésor est assuré par un trésorier-payeur dont le poste est loin d'avoir l'importance des charges analogues de nos autres possessions. Il ne rapporte à son titulaire qu'une dizaine de mille francs.

Le service de santé, assuré par deux médecins, a l'initiative des mesures d'hygiène et de surveillance propres à sauvegarder la santé publique. Un comité d'hygiène fonctionne ainsi qu'un conseil sanitaire qui doivent se réunir au moins une fois par mois et rédiger un procès-verbal de leurs travaux.

Les travaux publics sont dirigés par un conducteur aidé de deux commis, un surveillant européen et des surveillants indigènes, mécaniciens, maîtres de port, gardiens de places, etc.

Les postes, télégraphes et téléphones sont placés

sous les ordres d'un commis du cadre métropolitain placé hors cadres et mis à la disposition de l'administration des colonies. Il est secondé par un commis-interprète, un facteur, un agent auxiliaire et deux plantons.

Djibouti est relié à Harrar par une ligne télégraphique et téléphonique. La colonie est reliée au réseau international par le câble d'Obock à Périm, qui appartient à l' « Eastern Telegraph Company » qui reçoit du gouvernement une subvention annuelle de 37.000 francs. La taxe est de 4 fr. 10 par mot, Via Malte-Suez, et de 5 fr. 30 par mot, Via Italie-Turquie, El Arich-Suez.

Douanes et Contributions. — A leur tête est un vérificateur de première classe, puis un vérificateur-adjoint, un commis de première classe et un personnel indigène réglementé par les arrêtés locaux des 27 septembre et 4 octobre 1900. Le nombre de ces agents est du reste peu élevé, car la surveillance douanière ne s'exerce qu'à Djibouti même. Le service des douanes et contributions perçoit presque toutes les recettes locales, c'est-à-dire : taxes de consommation, droits de douane à l'importation, droits de sortie et de navigation, droits de contrôle et de surveillance sur les armes et munitions, droits d'enregistrement d'étalage, impôt foncier et de patentes, recouvrement des actes judiciaires et amendes. L'encaisse du service des douanes ne peut pas dépasser

3.000 francs ; ce chiffre une fois atteint le montant doit être versé immédiatement au Trésor.

Un décret du 18 août 1900 atténua les formalités douanières pour les marchandises en transit, allant ou venant d'Abyssinie ; c'était un premier pas vers la réalisation du régime du port franc dont nous verrons l'application à la fin de cette étude. Enfin, deux décrets du 1er février 1901 (1) donnent au territoire

---

1. *Officiel* du 9 février.

Il pourra être établi dans la colonie de la Côte de Somalis des magasins généraux fonctionnant normalement.

Les autorisations d'ouvrir ces magasins généraux sont accordées par arrêté du gouverneur après avis du Conseil d'administration et en vertu de contrats spéciaux à chaque entreprise, établis d'un commun accord entre le gouverneur et les intéressés (art. 2).

Les tarifs et le règlement particulier ne deviennent exécutoires qu'après homologation par le gouverneur. Ils sont publiés au *Journal Officiel* de la Colonie et affichés aux portes d'accès et dans les endroits les plus apparents des magasins généraux (art. 18).

Autre décret de la même date :

Article premier. — L'entrepôt réel de douanes est accordé au territoire de Djibouti ; il est ouvert aux marchandises tarifées et aux marchandises prohibées. Il recevra également les marchandises passibles de taxes de consommation.

Art. 2. — Les lois, ordonnances, décrets et règlements des douanes françaises sont applicables dans toutes leurs dispositions à l'entrepôt réel de Djibouti, sauf en ce qui concerne le délai d'entrepôt qui est ramené de trois à deux ans, et le mode de concession qui pourra avoir lieu par un traité de gré à gré entre le concessionnaire et le ministre des Colonies.

de Djibouti la forme d'entrepôt réel de douanes et y créent des magasins généraux.

Instruction publique. — Peu après notre établissement à Obock, Mgr Tourin Chabragne, vicaire apostolique des pays Gallas, avait eu l'autorisation d'y installer une mission. De là sortirent la plupart des interprètes abyssins dont nous eûmes à employer les services en Ethiopie.

La mission, dans la suite, se transporta à Djibouti et, le 1er février 1901, une école de Frères de l'Institut Saint-Gabriel fut ouverte pour donner un enseignement primaire et manuel à tous les enfants, qui sont admis sans distinction de races à ses cours gratuits. Les sœurs ont créé à Djibouti une école pour les filles et bientôt après deux écoles du même modèle furent ouvertes à Harrar.

Un arrêté du mois d'août 1906, rendu par M. Patté, gouverneur par intérim, a affecté un local dit l'« Ancien Cercle » pour servir d'école française à l'usage des enfants européens de Djibouti, en attendant qu'une école soit construite.

Un second arrêté a créé une école indigène destinée à propager et à enseigner la langue française. Un cours d'adulte est institué pour tous les indigènes au service de l'administration et dont la connaissance du français sera jugée insuffisante.

Le Budget. — De 1884 à 1896 presque toutes les dépenses faites à Obock et à Djibouti ont été impu-

tées sur le budget colonial. L'Etat, dans cette période, a contribué aux dépenses de la colonie pour la somme de 6.389.026 fr. 83.

A partir de 1899 toutes les dépenses furent réunies en un seul chapitre s'élevant à 577.307 francs et figurant au budget colonial sous la rubrique : « Subvention au budget local de certaines colonies. » Cette subvention était attribuée au budget du Protectorat de la Côte des Somalis ou Kahzna. Le Kahzna fut toujours différent du budget local d'Obock qui, du reste, ne fut jamais bien brillant ; les deux budgets finirent enfin par se fondre en un seul qui n'eut lui-même qu'une existence éphémère, car un décret du 28 août 1898 déclara dans son article 6 : « que les dispositions du décret du 20 novembre 1882, sur le régime financier des colonies, sont applicables au budget local qui sera soumis au contrôle de la Cour des comptes ». Depuis lors, le budget local de la Côte française des Somalis est soumis aux règles communes, et les prescriptions des différentes lois de finances lui sont entièrement applicables.

Cependant, les ressources de la colonie augmentaient sérieusement et en même temps diminuait la subvention métropolitaine. Ces ressources étaient de 250.000 francs en 1899 ; 281.500 francs en 1900 et 324.000 en 1901. Quant à la subvention, de 577.307 francs en 1898 elle descendait à 400.000 francs

en 1899 pour passer à 300.000 francs en 1900 et n'être plus que de 250.000 francs en 1901. La diminution de la subvention qui continue à exister, si elle est bonne en soi, a peut-être des inconvénients au point de vue économique, car la colonie doit chercher ailleurs les ressources qu'elle ne trouve plus dans les caisses de la métropole, et il est à craindre qu'elle se laisse aller à des mesures fiscales parfois excessives et capables de compromettre son avenir. Du reste, la colonie supporte pour le port et pour l'entretien de l'hôpital, par exemple, des dépenses qui ne profitent pas qu'à elle seule et il serait équitable que la métropole payât la part de jouissance qu'elle est appelée à en retirer.

Le budget local est basé sur une série de droits et de taxes qu'il est intéressant de connaître. Sans nous y attarder beaucoup, une simple énumération de ses différents articles montrera d'où viennent les ressources de la colonie.

1. — *Taxes locales*

a) Taxes de consommation, peu élevées du reste, sur les alcools et les liqueurs, les boissons, les produits divers tels que les dattes, les grains, le suc, l'huile et le tabac ;

b) Droits de navigation qui ne frappent que les bateaux indigènes ;

c) Droits sur les actes judiciaires ;

d) Droits d'abatage ;

e) Droits d'inscription des émigrants engagés pour servir hors du Protectorat ;

f) Impôt des patentes ;

g) Impôt foncier ;

h) Taxe sur les chiens ;

i) Produits des postes ;

j) Taxes télégraphiques ;

k) Taxes téléphoniques ;

l) Vente du *Journal officiel.*

II. — *Droits de transit*

Les marchandises, allant en Abyssinie ou en venant, passent en toute franchise, sauf trois exceptions :

a) Droits de sortie sur certains animaux pour éviter la pénurie de bétail et de bêtes de charge ;

b) Droits sur les alcools ;

c) Droits sur les armes.

Tous ces droits, il faut le noter, sont beaucoup moins élevés à Djibouti qu'à Zeïla, Babera ou Massaouah.

Enfin, pour en terminer avec la partie budgétaire, nous citerons le rapport du budget de 1906 fait par M. Le Hérissé à la Chambre des députés, dans la

partie qui a trait à notre colonie de la Côte française de Somalis :

Crédit alloué pour 1905.....	190.000 fr.
Crédit demandé pour 1906.....	190.000 »
Crédit proposé par la Commission.....	185.000 »
Diminution.....	5.000 »

« L'avenir de notre colonie de la Côte des Somalis dépend surtout de ses relations avec l'Abyssinie. L'établissement du premier tronçon du chemin de fer a déjà considérablement augmenté son trafic : de 17.981.121 francs en 1903, le mouvement commercial est passé à 29.164.417 francs pour 1904 et le budget local en a ressenti les heureux effets. Il en avait le plus grand besoin d'ailleurs, la caisse de réserve ayant été complètement épuisée, en 1903, par le paiement de la subvention à la Compagnie des Chemins de fer Ethiopiens, mise à la charge de l'Etat à partir de 1904, sous forme de subvention extraordinaire à la colonie.

« Les résultats de l'exercice 1904 ont été satisfaisants ; les recettes se sont élevées à 1.328.562 fr. 64 en excédent de 153.562 fr. 64 sur les prévisions et comme, d'autre part, les dépenses réelles ont été inférieures aux dépenses prévues, une somme de 106.511 fr. 53 a pu être versée à la caisse de réserve ; les efforts déployés par M. le gouverneur Pascal ont été ainsi couronnés du succès qu'ils méritaient.

La Commission a considéré, dans ces conditions, qu'une réduction de 5.000 francs pouvait être faite sans inconvénient sur la subvention du budget local pour 1906 (1)

Deux points nous restent encore à examiner pour en avoir fini avec l'organisation administrative de notre colonie ; ce sont :

Le régime des concessions, si important dans toute entreprise coloniale et le régime des salines.

Concessions. — Le régime des concessions de terres a fait l'objet d'un arrêté local du 1er décembre 1885 modifié en 1891 par suite d'une dépêche ministérielle du 24 janvier de la même année.

Les concessions de terrains, destinées primitivement à certains de nos nationaux peu fortunés habitant Aden en Egypte, furent accordés à Obock sans aucune redevance. Mais leur étendue était très limitée ; elles n'étaient aliénables qu'après autorisation formelle de l'administration et devaient être mises en valeur suivant leur objet dans le délai d'un an. L'arrêté du 1er décembre 1885 avait fixé à trente années renouvelables la durée de ces concessions. Sur la demande de l'administration locale, le ministre avait

---

1. Rapport de M. Le Hérissé fait au nom de la Commission du budget chargé d'examiner le projet de loi portant fixation du budget général de l'exercice 1906 (Ministère des Colonies), p. 395.

autorisé le gouverneur à accorder soit des concessions perpétuelles quand il s'agissait d'entreprises importantes, soit des concessions par une période dépassant trente années mais en dehors des terrains dont la proprieté était réservée à la colonie.

Des réserves avaient été faites sur le littoral de notre possession de la Mer Rouge, réserves rendues nécessaires, pour aménager des terrains qui pouvaient devenir utiles aux services civils et militaires pour la construction de bâtiments et de batteries. Ces réserves constituées dès 1885 en divers points sur le territoire d'Obock n'avaient pas le caractère des cinquante pas géométriques, zone essentiellement côtière et dont il avait été parlé précédemment par le gouverneur.

A cette législation primitive, succéda un autre régime contenu tout entier dans deux arrêtés de 1889 que nous allons citer.

1° Arrêté du 13 novembre 1899 de M. le gouverneur Martineau :

Article premier. — Les lots de terrains non concédés des plateaux de Djibouti, du Serpent et du Marabout cesseront à partir de ce jour de faire l'objet de concessions gratuites et seront mis en vente aux enchères publiques, au fur et à mesure des besoins et après avis du Conseil d'administration.

Art. 2. — Exceptionnellement, la colonie pourra continuer

à accorder des concessions moyennant un échange de travaux effectués après évaluation approuvée par le Conseil d'administration.

Art. 3. — Il sera établi, dans le délai maximum d'un mois, un cadastre nouveau pour les lots qui seront mis en vente, sans préjudice des modifications à apporter au cadastre ancien, conformément aux lois et règlements qui régissent en France la voirie et les constructions.

Art. 4. — La colonie aura la faculté de se réserver les terrains qu'elle jugera provisoirement nécessaire de conserver.

Art. 5. — Le produit des ventes de terrains créera une recette extraordinaire qui sera exclusivement et entièrement affectée à l'amélioration du port et de la ville.

Art. 6. — Les terrains de la banlieue, d'Ambaili et du reste de la colonie seront l'objet d'un arrêté ultérieur.

2° Cet arrêté intervint le 29 décembre 1899 ; il fait connaître les clauses des concessions pour les terrains suburbains et ruraux :

En principe, les terrains suburbains, qu'ils soient terrains de construction ou d'industrie, sont cédés pour des périodes de cinq, dix ou trente ans, à titre gratuit et font retour à la colonie, ce laps de temps une fois écoulé.

Quant aux terrains ruraux, ils sont accordés gratuitement, pour une période de cinquante ans, jusqu'à concurrence de 1.000 hectares. Toutefois l'occupation ne pourra se faire que par parcelles de 250 hec-

tares. Lorsque ces 250 hectares auront été mis en valeur, une nouvelle parcelle de 250 hectares pourra être accordée et ainsi de suite jusqu'à la mise en valeur des 1.000 hectares...

Au bout de cinquante ans, les terrains et constructions appartiendront à la colonie. Toute parcelle qui restera cinq ans sans avoir été mise en valeur fera retour à la colonie.

Salaires. — Un décret de 1892 a favorisé le budget local d'Obock en concédant à son profit l'exploitation des salaires du lac Assal, situées sur le territoire du Gubbet-Kharab. La concession est valable pour une période de cinquante ans sous les réserves indiquées dans un cahier des charges qui oblige les concessionnaires à verser chaque année, par trimestre et à terme échu, dans la caisse du trésorier-payeur d'Obock une redevance fixe de 50.000 francs. Dès que l'exportation du sel aura dépassé 50.000 tonnes par an, le concessionnaire devra en outre payer pour l'excédent un droit de 1 franc par tonne. Les quantités de sel exportées sont constatées par des agents de l'administration locale qui ont le droit de prendre connaissance sur place des écritures tenues par le concessionnaire. Le concessionnaire s'est engagé à respecter le commerce des indigènes, ne pouvant en aucun cas s'opposer à l'exploitation du sel par les besoins des pays limitrophes et de l'Abyssinie.

Les limites de la partie du lac où les indigènes

peuvent continuer à prendre du sel *sans aucune taxe ni redevance* sont fixées par une décision du gouverneur d'Obock. D'après le cahier des charges, le concessionnaire s'est engagé, à peine de déchéance, à constituer une société d'exploitation sous la forme anonyme au capital de 1 million versé.

Tel est l'aspect de notre colonie dans son organisation intérieure ; nous allons maintenant nous occuper des rapports qui existent entre elle et sa riche voisine l'Abyssinie ; nous allons voir quelles sont les voies qui conduisent dans cette contrée fertile, quelle est sa situation actuelle et quel est son trafic.

CHAPITRE II

L'Abyssinie et ses rapports avec Djibouti

---

§ 1er. — *Routes vers l'Abyssinie*

Les trois puissances voisines de l'Abyssinie ont eu pour objectif d'entrer le plus possible en relations avec ses riches contrées. Nous verrons que la France n'est pas la plus mal partagée des trois et que sa situation est appelée à devenir tout à fait prépondérante grâce à la création d'un chemin de fer partant de Djibouti. Mais aurons un peu plus tard à nous occuper de cette ligne, mais pour l'instant, qu'il nous suffise de connaître les routes caravanières vers l'Abyssinie, les routes de la première heure, si l'on peut s'exprimer ainsi.

L'Italie est la moins bien partagée ; la route qui prend naissance à Massaouah ne communique qu'avec les provinces septentrionales qui sont de beaucoup les moins riches et les moins fertiles de l'em-

pire d'Abyssinie. Par Assab, elle communique avec les provinces du centre et du sud mais la route est fort longue, très dure et de nul avenir.

L'Angleterre a une situation beaucoup plus privilégiée : elle possède trois routes qui s'ouvrent respectivement à Zeyla, à Boulhar et à Berbéra.

Les routes de Boulhar et de Berbéra n'en forment en réalité qu'une car ces deux ports sont très rapprochés. Quant à celle de Zeïla, elle rejoint notre route française de Djibouti à quelques journées de marche de la côte et elle se confond avec elle.

De Djibouti enfin partent deux routes aboutissant, l'une à la province du Harrar et l'autre à la province du Choa.

La route de Djibouti à Harrar est longue de 315 kilomètres environ et il faut compter un laps de temps de vingt-cinq jours pour la parcourir avec une caravane ; vingt-cinq jours en admettant que l'on se serve de chameaux à charge pleine ; la durée du voyage est réduite à quinze jours pour les caravanes où le demi-chameau paie pour la charge entière. Cette route se fait généralement avec une station à Gueldessa qui est le premier poste abyssin de ce côté du désert.

La route de Djibouti au Choa, qu'on appelle « la route du désert », est beaucoup moins fréquentée que la précédente et ne sert guère qu'à l'empereur

ou aux gros commerçants. Les frais y sont beaucoup plus grands car la caravane demande une organisation semi-guerrière nécessitée par les pays à traverser. Cette route passe par Lalibella où les chameliers somalis sont remplacés par des chameliers danakils.

Organisation des caravanes. — Le commerçant qui veut expédier des marchandises traite avec l'habaire ou conducteur de caravanes pour un prix qui est d'environ 30 roupies (1) pour une charge entière de chameau. La charge de chameau qui est de 224 kilos en principe ne dépasse en fait jamais 200 kilos. Si on scinde la charge en deux parties de 100 à 110 kilos mises chacune sur un chameau, on a alors un demi-chameau qui paie charge pleine quand il s'agit d'un voyage rapide.

Avec les différents frais résultant des changements de chameaux et des gratifications en riz, dattes, tabac, qu'il est d'usage de donner aux convoyeurs, on arrive ainsi à un prix assez élevé : le prix d'une tonne de marchandises transportée de Djibouti à Harrar est évaluée à 300 francs environ. On voit par là que seules les marchandises ayant une valeur assez forte sous un volume restreint valent la peine d'être transportées. Il y a là un inconvénient auquel remédiera

1. La roupie valant à peu près 1 fr. 75.

le chemin de fer et qui fait que celui-ci ne contribuera pas pour peu à l'essor de la colonie.

Ces routes, à l'heure actuelle, commencent à n'avoir plus pour ainsi dire qu'un intérêt rétrospectif puisque le chemin de fer, dont la question est maintenant solutionnée, va leur faire une concurrence mortelle si toutefois les administrateurs entrent franchement dans la voie qu'on leur trace. Malgré cela, il était bon de connaître ces moyens de pénétration et nous avons vu ainsi comment la colonie vivait grâce au trafic fait avec l'Abyssinie ; nous allons indiquer maintenant ce qu'est l'Abyssinie au point de vue économique, quelle est sa situation et quel est le rôle qu'elle joue et est appelée à jouer dans l'existence de notre colonie.

§ 2. — *L'Abyssinie. — Histoire de ses relations avec la France. — Son commerce.*

« Une citadelle de rochers dont le socle dépasse en puissance celui de tous les autres systèmes orographiques du continent... » C'est ainsi qu'Elysée Reclus définit l'empire actuel de Ménélick. Et sans aborder la question géographique pure il nous suffira de dire que ce qui domine dans la constitution de l'Abyssinie, c'est l'isolement extérieur et le morcellement intérieur : l'isolement extérieur qui a développé dans

son peuple à un si haut degré le sentiment de l'indépendance et l'a rendu si réfractaire à toute incursion de l'étranger, et, le morcellement intérieur qui a suscité entre les différents peuples qui l'habitent tant de luttes qui commencent seulement à s'apaiser.

Sans nous attacher à l'histoire intérieure de l'Abyssinie, qui fut si fréquemment bouleversée, il est utile de remarquer que les bons rapports de la France avec ce pays remontent à la fin de la première moitié du XIXe siècle. A cette époque, Sehla-Sellassié régnait sur le Choa et avait même étendu sa domination sur un certain nombre de tribus gallas implantées au delà des limites sud de la province. Sous son règne, eurent lieu les visites successives de trois explorateurs français : Combes et Tamisier en 1835, puis Rochet d'Héricourt en 1839. Sehla-Sellassié accueillit parfaitement nos compatriotes et sur ses instances même, Rochet d'Héricourt fit un second voyage en 1842 et 1843. Très intelligent et très sympathique, cet explorateur sut se faire aimer à la Cour choane. Il comptait que l'influence qu'il pouvait acquérir serait utile à la France et, en cela, il avait raison car il quitta le pays en y laissant un souvenir qui dure encore et en rapportant un traité d'amitié et de commerce. C'est un document qui a son importance puisqu'il montre les relations antérieures de la France et de l'Abyssinie et sa rédaction même en fait une pièce intéressante à connaître :

« Vu les rapports de bienveillance qui existent entre Sa Majesté Louis-Philippe, roi de France et Sehla-Sellassié, roi du Choa ;

« Vu les échanges de cadeaux qui ont eu lieu entre ces deux souverains par l'entremise de M. Rochet d'Héricourt, chevalier de la Légion d'honneur et décoré des insignes de Grand du royaume du Choa, le roi du Choa désire alliance et commerce avec la France ;

« Vu la conformité de religion qui existe entre les deux nations, le roi du Choa ose espérer que, en cas de guerre avec les Musulmans et autres étrangers, la France considérera ses ennemis comme les siens propres. Sa Majesté Louis-Philippe, roi de France, protecteur de Jérusalem, s'engage à faire respecter, comme les sujets français, tous les habitants du Choa qui iront en pèlerinage, et à les défendre à l'aide de ses représentants sur toute la route contre les avaries des infidèles. »

« Tous les Français résidant au Choa seront considérés comme les sujets les plus favorisés et, à ce titre, outre leurs droits, ils jouiront de tous les privilèges qui pourraient être accordés aux autres étrangers. Toutes les marchandises françaises introduites dans le Choa seront soumises à un droit de 3 o/o une fois payé et ce droit sera prélevé en nature afin d'éviter toute discussion d'arbitrage sur la valeur desdites marchandises.

« Tous les Français pourront commercer dans le pays du Choa.

« Tous les Français résidant au Choa pourront acheter des maisons et des terres dont l'acquisition sera garantie par le roi du Choa ; les Français pourront revendre et disposer de ces mêmes propriétés... »

Ainsi, les souverains de l'Abyssinie recherchaient l'amitié de la France et, entre autres marques de sympathie, ils déclaraient accorder à ses nationaux le privilège de la nation la plus favorisée. Mais ce qu'il est au moins aussi important de constater c'est que le souverain actuel Ménélick partagea de tout temps les sentiments de ses prédécesseurs et vit dans la France la nation la mieux placée pour faire pénétrer dans son empire les bienfaits de la civilisation.

Une lettre qu'il adressa à Gambetta en 1880 le montrera parfaitement, lettre écrite par Ménélick alors qu'il n'était encore que roi du Choa.

« Ménélick II, par la grâce de Dieu roi du Choa à M. Léon Gambetta, président de la Chambre des députés (1).

« Comment allez-vous ? Nous, par la grâce du

---

1. Lettre de Ménélick à Gambetta, communiquée par Mme Léris, sœur de Gambetta, à la *Nouvelle Revue*. *Bulletin du Comité de l'Afrique française*, juillet 1897.

Tout Puissant, allons très bien et toutes nos armées aussi.

« Après vous avoir prié d'accepter nos meilleurs souhaits pour votre santé et votre prospérité, nous écrivons :

« Les bruits qui nous arrivent d'Europe vous ont fait connaître à nous comme étant tout dévoué à votre pays. Toute notre sympathie est acquise aux hommes qui se dévouent pour leur patrie et, c'est ce qui nous fait vous offrir et vous prier d'accepter et de croire à notre considération et à notre amitié.

« Par la même occasion, nous écrivons à M. le Président de la République française. Nous demandons beaucoup et nous espérons aussi beaucoup de cette grande nation française, qui, la première, a apporté chez nous les idées de civilisation.

« Nous vous savons le défenseur et protecteur des opprimés et, en nous adressant à vous nous avons la ferme conviction que vous ferez quelque chose en faveur de notre peuple pour lequel nous demandons que les biens de la civilisation arrivent librement ; ce qui ne se produira pas tant que nous serons à la disposition des puissances qui ont intérêt à nous maintenir dans la plus grande ignorance des choses de l'Europe.

« Nous faisons donc des vœux pour que vous fassiez bon accueil à notre supplique et que Dieu vous inspire en faveur de notre royaume qui a aujourd'hui

besoin, nous le craignons, du concours de tout cœur généreux.

« Nous prenons la liberté de vous adresser par nos envoyés de confiance et ce en témoignage de notre profonde amitié pour vous :

« 1° Diplôme et croix de grand cordon de notre Ordre Honneur et Amitié ;

« 2° Un manteau de guerre, décoration des grands dignitaires de l'Etat ;

« 3° Un bouclier ;

« 4° Deux lances ;

« 5° Deux wenchias ou verres à boire.

« En dehors des signes distinctifs que peuvent avoir ces objets ils ont encore le faible mérite d'être le travail d'une population inconnue à l'Europe.

« Nous prions Dieu qu'il vous accorde tous les bienfaits.

« Fait en notre ville royale de Debraboram le premier du mois de novembre 1880.

CACHET

Ménélick monta sur le trône d'Abyssinie en 1889, succédant ainsi au roi Jean qui avait péri dans une campagne entreprise contre les Derviches. C'est à cette époque que l'Italie crut opportun de donner un nouvel essor à la politique de domination dont elle inspirait tous ses actes depuis qu'elle était établie à Massaouah. Le Négus, au début, ne soupçonnait pas les intentions de sa nouvelle alliée, mais il ne tarda pas

à voir combien il s'était abusé, quand l'Italie prétendit trouver la reconnaissance d'un protectorat dans l'article 7 du traité auquel elle faisait dire : « ... Le souverain d'Ethiopie *devra* se servir des ministres italiens pour traiter les affaires avec les puissances européennes... » Ménélick protesta et dit qu'il avait seulement entendu stipuler que les affaires éthiopiennes *pourraient* être traitées par la diplomatie italienne. Il ajoutait même : « ... Aucun Etat indépendant ne signerait un pareil traité... »

L'Angleterre du reste agissait avec l'Italie, et Ménélick, qui n'était pas leur dupe, adressa aux grandes puissances une lettre circulaire dans laquelle il affirmait le droit de son pays à l'existence :

« Je n'ai point l'intention, disait-il, d'être spectateur indifférent, si les puissances lointaines se présentent avec l'idée de se partager l'Afrique, l'Ethiopie ayant été pendant plus de quatorze siècles une île de chrétiens au milieu de la mer des païens... le Tout-Puissant ne permettra pas que l'Ethiopie soit partagée... Mais espérons que les puissances chrétiennes nous rendront les frontières de la mer, au moins sur quelques points de la côte... »

En cela Ménélick se trompait et les puissances européennes n'intervinrent pas. C'est alors qu'il se prépara à agir et que commença la lutte contre les Italiens dès qu'ils se portèrent en avant.

Cette guerre est encore trop récente pour qu'il

soit utile d'en rappeler les péripéties, cela du reste sortirait de notre cadre ; il nous suffira de dire que les troupes italiennes, victorieuses au début, furent écrasées à la fin et que la campagne se termina par le traité d'Addis-Ababa, signé le 26 octobre 1896 entre l'Italie et l'Ethiopie. Ce traité consacrait sans aucune réserve l'indépendance de l'Empire et reconnaisssait à l'Italie une partie du Tigré.

Pendant toutes ces luttes, la France avait pris pied d'abord à Obock, puis à Djibouti et entretenait d'excellentes relations avec l'Abyssinie. Au moment où l'influence italienne disparaissait, l'influence française commençait à prédominer grâce à l'action personnelle de M. Chefneux, que nous retrouverons lors de la création du chemin de fer et à celle de M. Moudon-Vidailhet.

Aussitôt le traité conclu avec l'Italie, on organisa à Djibouti une mission qui, sous la conduite de M. Lagarde, ministre plénipotentiaire et gouverneur de la colonie, était destinée à reconnaître par un acte officiel les rapports de bon voisinage qui ont toujours existé entre la France et l'Ethiopie. Cette mission avait également pour but de renouveler et préciser le traité d'amitié et de commerce conclu en 1843 par le roi du Choa avec Louis-Philippe et dont nous avons parlé plus haut.

Indépendamment de ces sentiments de bonne amitié, de sympathie même, peut-on dire, qui n'ont

cessé de régner entre la France et l'Abyssinie, il faut reconnaître que l'intérêt même du pays éthiopien le pousse à être en bons termes avec nous. Ses deux voisins les plus proches, en effet, l'Italie et l'Angleterre, gênent considérablement l'Abyssinie qui n'a aucun débouché sur la mer. Pour nous donc, et pour le Négus, aussi grand est l'intérêt de notre établissement de la Côte des Somalis et l'on comprendra sans peine que Ménélick n'ait pas hésité à nous confier la concession d'un chemin de fer partant de Djibouti pour aboutir dans son empire. Sans doute la chose n'a pas marché sans difficulté, mais la solution qui est intervenue tout dernièrement si elle n'était pas absolument sûre, car en politique le certain n'existe guère, cette solution est tout au moins conforme à l'esprit d'entente et de bon voisinage qui n'a cessé de présider aux relations de la France et de l'Abyssinie.

Commerce de l'Abyssinie. — L'histoire de l'Abyssinie étant ainsi retracée à très grandes lignes, et celle de ses relations avec la France indiquée le plus clairement possible, il faut voir maintenant quelles sont ces relations au point de vue commercial ; quelles sont les richesses de l'empire d'Ethiopie et quel est le trafic qui s'y fait grâce à Djibouti.

Quand on veut s'occuper de l'Abyssinie au point de vue commercial, il est une station qu'il faut faire sous peine de négliger un élément important de son

trafic. Cette station c'est la province de Harrar, située plus près de la mer et de notre possession par conséquent que le cœur même du pays.

Et d'abord, la ville elle-même... « Ancienne résidence de Ras Makonnen, le vainqueur d'Adona, c'est un mamelon rocheux sur lequel ont été édifiées une quantité de petites maisons basses construites en pierres et boue et dispersées dans un désordre peu pittoresque, laissant entre elles d'étroits passages qui ne méritent guère le nom de rues. La ville est sale et manque de confort ; il y pousse des céréales, des légumes et le célèbre café Harrari qui est transporté en Arabie et livré de là au marché européen sous le nom de Moka (1). »

Harrar se trouve dans une situation exceptionnelle ; placée dans une contrée très fertile et très saine, elle est à la porte des plus riches régions gallas et en même temps sur la lisière des déserts qui s'étendent jusqu'à la Mer Rouge. C'est donc le point de concentration inévitable et le déversoir naturel des marchandises allant dans l'intérieur du pays ou se dirigeant vers la côte.

Du reste, une situation aussi avantageuse devait être chèrement achetée et de nombreuses vicissitudes politiques se sont déroulées avant que se forme la cité actuelle ; faire cet historique nous entraînerait

1. *Dépêche coloniale illustrée* du 31 janvier 1907.

trop loin ; nous dirons seulement que ce fut en 1887, le 2 janvier, qu'après un court combat, Ménélick s'empara de Harrar et y laissa son neveu Makonnen comme gouverneur. De là quelques années de misère noire et la ruine complète de la cité ; alors seulement les Harraris rentrèrent dans leur ville et les envahisseurs s'assagirent. Les Harraris se mirent au travail et les étrangers européens, grecs et américains les y aidant, le commerce en peu d'années devint très florissant.

Il est impossible de connaître le revenu des douanes car le chiffre des entrées et des sorties des différentes marchandises ne peut être obtenu exactement. D'aucuns ont estimé ces revenus à 2.000 thalers par jour ; tout ce que l'on peut dire, c'est que durant l'exercice 1897-1898, c'est-à-dire il y a dix ans, ces revenus ont atteint 880.000 thalers. La taxe étant de 10 o/o sur les marchandises cela représente un trafic de 8.800.000 thalers, ce qui fait environ, en notre monnaie, 20.000.000 par an.

Le système des douanes est du reste plus que primitif.

« Dans un coin quelconque, le scribe abyssin muni de deux ou trois vieux bouquins, écrit des noms et des chiffres avec une insoucieuse lenteur, dont piétine autour de lui un public braillard » (1).

---

1. Charles Michel. *Vers Fachoda*, p. 63.

La façon de percevoir les droits de douane, ne manque pas d'imprévu pour les marchands qui y laissent parfois beaucoup plus que la quotité prévue, heureux encore quand un objet paraissant curieux n'est pas porté au Ras de chez qui il revient assez rarement ! Il est vrai que si la chose coûte trop cher à certains commerçants, d'autres peuvent réaliser des bénéfices car les marchandises ne sont pas taxées d'après la facture, mais estimées d'après les déclarations des commerçants ; la fraude a donc parfois beau jeu.

L'exportation n'est frappée que d'un droit de 8 o/o au lieu de 10 o/o, sauf certaines marchandises qui ont un tarif spécial plus élevé ; tel l'ivoire, par exemple, dont, d'après des renseignements pris aux meilleures sources, il passerait à Harrar de 150 à 200.000 kilogrammes par an.

Le café négocié à Harrar vient presque totalement d'Addis-Ababa ; il vaut de 4 à 7 thalers et demi la frassella (1), ce qui le met dans les environs de 0 fr. 60 à 0 fr. 95 le kilo selon la qualité. Le café, de même que le coton, ne pourrait devenir objets d'exportation sérieux pour Djibouti qu'avec des moyens de transports rapides et sûrs car souvent des caravanes furent pillées. A ce point de vue encore le chemin de fer est appelé à rendre des services énormes.

---

1. La frassella vaut 16 kil. 800.

Le marché de denrées alimentaires se tient chaque jour à Harrar et présente une importance plus considérable le vendredi. Très nombreux sont les Gallas qui y apportent des marchandises ; on y amène aussi des animaux qui sont vendus à des prix invraisemblables. 30 francs un bœuf gras, 6 francs un mouton gras, 4 à 5 francs une chèvre, 25 francs un cheval, et chose bizarre, 60 à 100 francs les mulets dont la race est peu nombreuse.

Des exploitations agricoles pourraient être créées avec chances de réussite, mais le régime des terres ne s'y prête guère. Les terres de conquête, données par l'Empereur sont inaliénables, c'est-à-dire, qu'elles lui font retour, leur détenteur une fois mort. Il est également impossible d'acquérir les autres terres, car l'Empereur a sur elles un domaine éminent de même que sur toute l'Ethiopie ; du reste, une loi empêche l'Européen d'acquérir une parcelle de terrain, si minime soit-elle.

Après ce rapide coup d'œil jeté sur la province, qui est pour ainsi dire le vestibule de l'Abyssinie, il nous faut dire maintenant quelques mots de l'Ethiopie centrale.

Des gisements ont été découverts par M. Comboul dans l'Ouallaga et sur les frontières des Beni-Chonkouh, gisements de quartz aurifère. Des gisements houillers ont été également trouvés par le même explorateur, et c'est là une découverte d'une impor-

tance capitale pour l'Ethiopie. Ces mines possèdent du lignite d'excellente qualité et ont le très grand avantage de pouvoir être exploitées à ciel ouvert.

Quant aux cultures, elles sont particulièrement favorisées ; la température permet aux légumes de pousser à toutes les époques de l'année et de venir très facilement ; le miel se récolte en mai et en novembre ; le riz n'est guère cultivé et pourtant la chose présenterait peu de difficultés, d'autant plus que les Abyssins connaissent le riz et s'en montrent assez friands.

L'olivier pousse à l'état sauvage en véritables petits bois, et serait d'une grande ressource pour le pays si les habitants apprenaient à le greffer et à le cultiver.

Toutes ces récoltes commencent du reste à augmenter, maintenant que la civilisation pénètre de plus en plus dans le pays; les méthodes européennes tendent à s'appliquer et ne doivent pas tarder à donner des rendements très satisfaisants.

C'est à 1840 que remonte la première tentative commerciale de la France en Ethiopie. Une compagnie, la « Compagnie Nanto-Bordelaise » équipa un vaisseau l'*Ankobar* pour fonder un comptoir sur la côte abyssine de la Mer Rouge (1), mais les articles de commerce avaient été mal choisis et l'entreprise échoua.

---

1. Ferret et Galinier. *Voyage en Abyssinie*, t. II, p. 437.

Depuis, les progrès du commerce français ont été très lents en Abyssinie et la France n'a pas tenu le rang auquel elle aurait eu le droit de prétendre grâce à sa situation à Djibouti.

C'est ainsi qu'en 1897, sur 12.482.000 francs d'importations, elle n'est entrée que pour 2.196.000 fr.

Les commerçants français ont été atteints par une invasion de commerçants hindous, appelés en 1899 et encouragés par l'ambassade anglaise. Ils ont eu également à souffrir d'une diminution sérieuse dans la vente d'armes qu'ils faisaient au Négus et cela par suite des cadeaux importants faits par la Russie et surtout par la France à l'Empereur : En 1897, la France envoya plus de 100.000 carabines et fusils gras avec plusieurs millions de cartouches et, en 1900, elle fit partir de Djibouti pour Ankober plusieurs caravanes chargées de fusils Lebel et de caisses de cartouches Lebel.

Il fallait ces quelques mots sur le commerce des dernières années en Abyssinie pour nous amener à donner des notions plus précises sur le commerce actuel. Les documents que nous allons citer nous sont fournis par l'Office colonial et se rapportent exclusivement au commerce tout à fait récent. Ils ont été publiés par cette administration en fin 1905. Ils ne s'appliquent qu'au trafic passant par Dire-Daouah et Djibouti en empruntant le chemin de fer colonial. Ce sera presque une simple énumération, en

quantité et en valeur, mais les chiffres, ici, sont plus significatifs que toute espèce de considération.

Nous allons donc citer les différents articles importés et exportés en Abyssinie et nous n'aurons plus ensuite qu'à mettre en parallèle les chiffres officiels donnés pour le commerce de Djibouti.

Et d'abord, les importations sont beaucoup plus importantes que les exportations. Les Abyssins depuis quelques années sont devenus consommateurs ; d'articles étrangers et tendent par suite de la civilisation qui les gagne peu à peu à élargir le champ de leurs importations ; leurs besoins augmentent, avec le bien-être qui pénètre chez eux et ils demandent aux peuples civilisés de quoi satisfaire ces besoins. Mais, s'ils consomment de plus en plus et si cette consommation va rapidement en croissant, il n'en est pas de même pour leurs productions. Le chapitre de leurs exportations n'est malheureusement pas aussi chargé qu'il devrait l'être, étant donnée la richesse du pays ; il faut pourtant espérer que des changements prochains modifieront cette situation.

IMPORTATIONS

Cotonnades

Brown scheeting, dit Maricani ou Aboujedide. — C'est un tissu de provenance purement américaine qui tient le premier rang dans le commerce de l'Ethiopie et de la Côte. On

a essayé d'imiter cet article en France et en Angleterre, mais cette concurrence ne réussit pas. Le chiffre des transactions augmente chaque année car ce produit constitue un article d'échange de tout premier ordre. Il est employé en Ethiopie pour la confection des tentes et l'habillement des soldats et de la population pauvre.

Le montant des importations annuelles dépasse 8 millions de francs.

Fantaisie blanche rayures, dit Douriah. — 18.000 pièces de 40 yards (1) sur 32 inches de largeur.

Drill blanc, dit Dack. — 5.000 pièces de 40 yards de longueur sur 27 inches de largeur.

Mousseline blanche, dite Chache. — 50.000 pièces de 18 yards sur 33/34 inches.

Calicot blanc, dit Bafta. — 6.000 pièces de 40 yards sur 32 inches.

Calicot blanc, dit Malsmondi. — 3.000 pièces de 40 yards sur 36 inches.

Pagnes écrus, dits Schamma. — Pour plus de 700.000 francs et encore l'Ethiopie fabrique elle-même une partie des pagnes dont elle a besoin.

Pagnes blanchis, dits Tawh.	80.000 fr.	par an
Pagnes couleurs assortis, dits Maway.	60.000	»
Pagnes de provenance indienne, dits Messaway.	15.000	»

1. Le yard vaut 0 m. 91.
L'inche équivaut à 1/36 de yard c'est-à-dire 0 m. 025.

Autres genres de pagnes, dits Schader ou Mecha-Dah	10.000	»
Pagnes de provenance anglaise. . .	6.000	»
Drill croisé, dit Marbouh, venant généralement d'Amérique et en petite quantité d'Angleterre.	60.000	»
Drill Kaki, dit Kaki	20.000	»
Andrinople rouge, dite Jawi	15.000	»
Indiennes, dites Chite	80.000	»
Croisé blanc.	5.000	»
Ménage. Tissu de coton de couleur. .	30.000	»
Drill indigo	10.000	»
Drill de couleur	3.000	»
Nansook et Mull blanc.	4.000	»
Essuie-mains ou serviettes éponges (Ne sont guère employés que chez les chefs)	2.000 à 3.000	»
Brillante de coton blanche, dit Damas.	50.000	»
Etamine.	2.000	»
Italienne noire ou Satin coton noir. .	8.000	»
Fancis. Tissu de coton blanc et à jour très fin	6.000	»
Percale bleue, dite Sawade	20.000	»
Mercerie	3.000	»
Velours coton	30.000	»
Fils	146.000	»
Toile cachou.	6.000	»
Toile diagonale.	4.000	»

Toile imperméable	5.000	»
Cotonnades diverses	40.000	»

Soieries.

Proviennent de la France, l'Italie, la Suisse, l'Allemagne et les Indes. Depuis plus de cinq ans, la France tient le premier rang dans les importations de soieries.

Satin rayé dit Abdalla-Khanī.	80.000 fr.	par an.
Duchesse.	20.000	»
Satin uni dit Bagdadi.	20.000	»
Moire dite Gramassud	6.000	»
Gros grain et armure. :	5.000	»
Damas.	15.000	»
Pékin blanc.	10.000	»
Velours	25.000	»
Brocade.	15.000	»
Tissus divers en soie	10 à 20.000	
Lacet de soie dit Maatab.	70.000	»

Cet article s'emploie pour broder les gilets et les burnous et surtout pour faire les cordons des scapulaires ou des croix que portent tous les Abyssins.

Soie en écheveaux dite Harr	40.000	»
Garnitures de burnous de provenance purement syrienne et égyptienne. . .	4.000	»
Tresses diverses, soutaches de soie, soutaches en or faux et fil en or faux. .	4.000 fr.	»

Lainages, le mouvement est peu important mais tend à augmenter. Dans la seule région de Harrar. . . .	30.000 à 40.000	»
Couvertures de diverses qualités, grandeurs et nuances, de provenance française, anglaise, hollandaise, belge et allemande.	60.000	»
Tapis.	60.000	»

Confection

Burnous, *dits Capa*, portés par les hommes et les femmes (une partie des burnous est confectionnée dans le pays) .	20.000	»
Limpde, manteau spécial que les soldats portent les jours de parade. Il a sept branches et est confectionné avec du velours de toute qualité et nuance, de la duchesse, du satin brodé de soie ou d'or suivant le rang des propriétaires, environ.	15.000	»
Mais en 1905, par suite d'une commande de l'Empereur.	200.000	»
Chapellerie, de provenance surtout italienne	20.000	»
Lingerie	5.000	»
Bonneterie	6.500	»
Chaussures.	10.000	»

Coutellerie	20.000	»
Verroterie et perles fausses, de provenance allemande, autrichienne et italienne.	40.000	»
Peaux de moutons maroquinées. . . .	80.000	»
Verreries.	25.000	»
Fer émaillé, gobelets, jarres, etc	40.000	»
Guerbes, sacs en toile imperméable écrue.	5.000	»
Miroiterie.	20.000	»
Horlogerie	7.000	»
Parfumerie.	10.000	»
Parapluies et ombrelles.	10.000	»
Machines à coudre	15.000	»
Articles de voyage	5.000	»
Marmites et cafetières en cuivre rouge.	15.000	»
Tawa, plat rond évasé, en fer, garni d'une anse et de provenance anglaise. . . .	10.000	»
Mobilier	10.000	»
Faïence.	10.000	»
Quincaillerie et outils	20.000	»
Peinture	10.000	»
Tôles ondulées et galvanisées (article appelé à prendre un grand développement) en 1904	25.000	»
Bois et matériaux de construction. . .	30.000	»
Fer en barres.	6.000	»
Sucre.	80.000	»

Savon	50.000	»
Bougies, concurrence faite aux torches de cire produite dans le pays.	15.000	»
Matériel d'éclairage, lampes à pétrole, verres, mèches, photophores . .	8.000 à 10.000	»
Pétrole.	70.000	»
Poudres	15.000	»
Armures pour cartouches de guerre . .	4.000	»
Armes et munitions	1.200.000	»
Plomb	12.000	»
Conserves alimentaires	100.000	»
Liquides, vins, cognacs, absinthe, rhum.	150.000	»
Divers	300.000	»

EXPORTATION

Cafés, deux qualités :

1° *Café de Harrar* connu en Europe sous le non de Long-Berry. Très apprécié en Angleterre et dans l'Amérique du Nord ..... 80.000 kilos

2° *Café Abyssin* ..... 300.000 kilos

qui représentent à peine 1/10 de la production.

Ivoire, production d'environ.....	2.000.000	de fr.
Civette (Exportation de).....	400.000	»
Cire.....	600.000	»
Peaux.....	3.000.000	»
dont 2.000.000 passent par Djibouti...		
Or en anneaux.....	1.500.000	»

L'Ethiopie produit beaucoup de grains : dourah, blé, orge, etc. Mais le dourah seul est importé à Djibouti. De même on y commence la culture du coton et du mûrier pour l'élevage des vers à soie

Il y a donc là un essaim de produits qui ne demandent qu'à se développer vigoureusement et à donner un essor tout nouveau au commerce. Il est de bonne politique de la part de la France d'y aider de toutes ses forces, car au fur et à mesure qu'elle accroîtra la production ou les besoins des Abyssins, elle accroîtra forcément les allées et venues commerciales ; or, de tout ce transit commercial, une bonne partie, pour ne pas dire tout, doit passer notre possession et la faire prospérer d'autant. Djibouti est, en effet, le port le mieux placé pour servir de déversoir au commerce éthiopien et c'est à ce point de vue que nous allons maintenant nous en occuper.

§ 3. — *Djibouti : son importance commerciale comme débouché de l'Abyssinie*

« Du sable sous un ciel bleu ; une terre chauve comme au lendemain d'un incendie, jusqu'à l'horizon barré d'une colline aride, et, toutes blanches et nues sur une plage quelques maisonnettes. Pas même ni les habituelles théories de palmiers, classique paysage que la photographie exporte de toutes

les villes coloniales pour la tentation de ceux que travaille le désir d'émigrer ; c'est Djibouti... (1). »

Tel est Djibouti, dépeint par un explorateur dont le style ne manque pas de coloris. Mais, à côté de cette description il nous faut en donner une autre qui, moins éclatante sans doute, aura pourtant le mérite d'être plus vraie et de parler moins à l'imagination qu'aux yeux. C'est à M. Vigneras que nous l'emprunterons, et nous n'hésiterons pas à la reproduire en entier, quoique un peu longue car elle renferme tous les éléments de la ville que nous nous proposons d'étudier :

« ...Vue du golfe, la ville offre un aspect assez coquet, avec des maisons toutes blanches se détachant sur deux plateaux nus. Au premier plan, deux jetées s'avancent dans la mer à de grandes distances, tandis qu'au fond une lagune basse trouble, comme noyée dans une buée transparente qui n'est qu'un nuage.

A mesure qu'on pénètre plus avant dans le port, les objets se précisent. A gauche, se faisant suite, le plateau de Marabout et le plateau du Serpent. A droite, le plateau de Djibouti, rattaché aux deux autres par une lagune étroite et portant sur l'un de ses versants le village indigène dont on distingue les huttes basses.

---

1. Charles Michel. *Vers Fachoda*, p. 21.

A l'extrémité du Marabout, de grandes constructions, un dépôt de charbon et, tout autour, une flottille de chalands et de remorqueurs. Ce sont les Messageries Maritimes. Plus loin un fouillis d'ateliers, de petites habitations occupées par des mercantis et quelques belles maisons neuves. Au delà commence le Serpent où s'élèvent, à côté de l'hôpital, de grandes bâtisses carrées, aux toits plats, percées de nombreuses ouvertures. Avec leur allure européenne, elles sont plus jolies que pratiques, dans ce pays de soleil, où la maison arabe aux murs épais, aux cours intérieures, semblerait devoir être le type choisi. Sur ce plateau et du côté intérieur de la baie, on aperçoit la gare du chemin de fer, qui occupe un espace de 10 hectares. De la jetée du Marabout, des rails y aboutissent, permettant le transport des marchandises du point même de débarquement. Cette jetée, dont la largeur totale sera de 900 mètres, présente déjà (1) 400 mètres complètement terminés et 400 mètres en voie d'achèvement. Les navires pourront y accoster, les rails du chemin de fer seront poussées jusqu'à son extrémité ; et les opérations de chargement et de débarquement se feront directement sur les wagons et inversement. Les marchandises en transit éviteront de la sorte des manipulations coûteuses. Dans l'autre sens, le chemin de fer

1. Nous sommes en 1900.

emprunte la lagune, passe derrière le plateau de Djibouti et s'enfonce de là dans l'intérieur.

C'est sur les plateaux du Marabout et du Serpent que semble devoir se concentrer dans l'avenir la vie commerciale du chef-lieu.

Quant au plateau de Djibouti, aujourd'hui entièrement couvert de constructions, il présente un aspect très différent des deux autres. Les maisons neuves, haussées prétentieusement sur un ou deux étages, s'y mêlent aux modestes bâtisses de la première heure dans un disparate grotesque. Au commencement de la jetée se dresse l'hôtel du gouverneur, vaste édifice fait de morceaux successifs sans style et sans caractère. Viennent ensuite la place du port et la grande place de la ville, où se tenait autrefois le marché. On l'a relégué à la porte de Harrar, en haut d'une petite rampe d'où part l'unique route vers l'intérieur.

La partie de la ville qui se groupe sur le plateau de Djibouti reste le centre actif, commerçant, animé du chef-lieu. Hôtels, cafés, maisons de commerce, petites échopes, petites industries, bijoutiers indigènes, dépendances de l'administration, tout s'y trouve réuni. Aux devantures, s'étalent les articles les plus variés, depuis le casque colonial jusqu'aux articles d'ameublement ; dans la rue, s'agite sous le soleil une foule bariolée, piétons, cavaliers, Européens, Abyssins, Arabes, Arméniens, longues caravanes de chameaux et de mulets, sous l'œil protecteur des

agents de police à la toque blanche bordée de rouge. Partout, et principalement dans le quartier indigène, une nuée grouillante de bambins de tous âges, peu ou point vêtus.

Le tumulte s'apaise un peu, lorsqu'on passe au village indigène, qui entasse au bas du plateau des paillottes soutenues par des morceaux de bois noueux, et coiffées de toits de nattes.

De là, la route du désert conduit aux jardins et aux sources d'Ambouli. Cette route et sillonnée toute la journée par des files d'indigènes, hommes et femmes, les porteurs d'eau de la colonie traînant des wagonnets ou conduisant des ânes chargés des ustensiles les plus variés. Mais avant peu Djibouti, alimenté d'eau douce par une canalisation dont les travaux sont avancés, verra disparaître et ce moyen primitif d'approvisionnement et le pittoresque dont il égayait ses environs.

Quant au reste de la colonie qui se trouve situé derrière Djibouti, vers l'intérieur, à part quelques accidents géographiques peu importants, c'est le désert avec toute sa tristesse et toute son aridité. « Il n'y a nulle part dans le monde, dit Rochet d'Héricourt, autant de cratères éteints, autant de laves répandues sur le sol. Si les anciens avaient connu cette contrée, ce n'est point en Sicile qu'ils auraient placé la guerre des Titans contre les dieux ou les ardents fourneaux des Cyclopes... A ces collines

ajoutez la teinte rougeâtre et sombre qu'elles doivent à leur constitution géologique, versez sur elles la lumière tropicale que découpe ces contours avec une si âpre rigueur et vous concevrez la tristesse de ce paysage qui ne fait grâce au regard d'aucun détail d'une aridité importune (1). »

Toutes ces descriptions ne sont pas faites pour produire une impression bien favorable et l'on s'étonne qu'une colonie, image en petit de la Métropole, n'ait pas marché plus avant dans la voie du progrès. Sans doute ici, bien des choses restent encore à faire et pourtant beaucoup sont déjà faites, et l'administration locale s'emploie activement à rendre ce séjour plus agréable aux Européens. Nous n'en prendrons qu'un seul exemple, il a trait au service des eaux que préoccupe en général tant les municipalités ; une eau saine est la première des conditions indispensables à toute agglomération et une ville, quelque riche soit-elle, ne saurait vivre et se développer sans la présence de cet élément nécessaire à tant d'usages qu'est l'eau.

Donc le service des eaux de la ville et de la rade de Djibouti est assuré par la Société industrielle de Djibouti qui est concessionnaire avec monopole du gouvernement pour la captation, l'adduction et la

---

1. Sylvain Vigneras. *Notice sur la Côte française des Somalis*, p. 22.

vente de l'eau douce. A Ambouli, à 7 kilomètres de la ville, des galeries souterraines filtrantes longues de 128 mètres et profondes de 10 mètres débitent de 1200 à 1500 mètres cubes par jour. Refoulée directement dans les grands réservoirs, l'eau est amenée à Djibouti et distribuée en ville en rade. Elle n'est donc exposée à aucune contamination et elle est non seulement potable mais encore exempte de dépôts calcaires. Un service rapide fait par chalands-citernes assure le ravitaillement en rade au prix, unique en ces parages, de 7 francs la tonne.

La Société industrielle de Djibouti étudie d'importants projets de perfectionnement et d'agrandissements du service des eaux en ville et en rade pour être prête à répondre au développement maritime et commercial qui sera la conséquence immédiate de l'accord franco-anglo-italo-abyssin.

A un autre point de vue, notre colonie est favorisée par d'excellentes conditions sanitaires ; on n'y trouve aucune maladie endémique. La chose la plus à craindre c'est qu'elle soit visitée par les maladies épidémiques ; cela tient malheureusement à sa situation sur la route de l'Inde et de la Chine. Ces épidémies sont, du reste, très rares, et depuis le choléra de 1898 on n'a pas eu à enregistrer à Djibouti de maladies contagieuses.

Quant à la production, notre colonie de la Côte des Somalis rentre bien dans la catégorie des colo-

nies de commerce : on peut dire en effet que les produits indigènes susceptibles de fournir matière à des transactions de quelque importance y font presque complètement défaut ; la culture qui est très en honneur et rapporte beaucoup dans la plupart des colonies n'y existe pour ainsi dire pas. Tout au plus y trouve-t-on quelques jardins potagers que l'on n'arrive à entretenir qu'à force d'arrosages.

Rien en effet ne s'y rencontre des conditions qui rendent une colonie prospère à ce point de vue, le sol constamment surchauffé y est tout à fait aride, la main-d'œuvre y fait défaut et les habitants adaptés au milieu n'ont rien de ce qu'il faut pour devenir les artisans d'une telle colonisation ; la qualité de terrain et leurs habitudes très anciennes en font un peuple de pasteurs et de nomades incapables de se fixer en un endroit pour y défricher la terre ou y créer une industrie.

La valeur de Djibouti comme cité productive est donc nulle ou à peu près, et cette ville ne tire son importance que de sa situation géographique qui la désigne comme port de transit et débouché naturel de régions beaucoup plus peuplées que son territoire. A 300 kilomètres environ de la côte, commencent en effet avec le Harrar, les riches provinces de l'Abyssinie méridionale et pour se rendre dans ces provinces, c'est par notre port de Djibouti qu'il est le plus avantageux de passer. On admet même sou-

vent que les marchandises à destination de Djibouti ne peuvent guère être ensuite réexpédiées que vers l'Abyssinie. C'était notamment l'avis du gouvernement italien, lors de la guerre qu'il entreprit avec l'Abyssinie. Un trait que nous trouvons rapporté dans le *Manuel de droit international* de M. Bonfils le prouvera mieux que toute autre chose. « Le 8 avril 1896, un navire italien l'Etna a saisi dans la Mer Rouge un navire hollandais, le Dœlwyk, chargé d'armes et de munitions de guerre, qui allait à Djibouti. Le 8 décembre suivant, la commission des prises italiennes a déclaré la saisie régulière sous prétexte qu'on devait supposer que la contrebande une fois débarquée à Djibouti serait conduite en Abyssinie à travers le territoire de la colonie française. »

Sur la question de savoir si le tribunal des prises a bien jugé, nous n'avons pas à nous appesantir ; c'est là une question de droit international qui ne rentre pas dans les limites de cette étude, mais ce que nous devons constater c'est la tendance qu'avait le gouvernement italien à penser qu'une marchandise introduite à Djibouti ne pouvait guère en sortir que pour être dirigée ensuite vers l'Abyssinie.

C'est donc de sa situation et de sa situation seule que Djibouti tire sa valeur. Indépendamment du rôle qu'il peut exercer comme escale, comme dépôt de charbon ou comme point de ravitaillement, c'est

avant tout le lieu de passage le plus pratique et qui sera bientôt le mieux desservi pour aller des bords de la mer à l'intérieur des terres. La situation de Djibouti est à la base de son commerce et, améliorer cette situation, consacrer des capitaux à en faciliter l'accès, c'est donner à son commerce un essor énorme.

Nous n'avons plus maintenant, avant d'étudier quel a été le moyen choisi pour développer le commerce, avant de retracer l'histoire pleine de péripéties du chemin de fer éthiopien, nous n'avons plus qu'à examiner quel est le commerce de Djibouti ; sur quels objets principalement il porte et dans quelles proportions il a augmenté au fur et à mesure que la voie ferrée étendait son réseau dans l'intérieur des terres. L'élan donné n'est du reste pas bien considérable encore à l'heure actuelle car le premier tronçon du chemin de fer seul achevé ne nous met en relations qu'avec Harrar et laisse isolés des peuplades très riches et des territoires très fertiles du centre de l'Abyssinie.

Le commerce de Djibouti. — Ici, comme nous l'avons fait pour l'Abyssinie, nous nous contenterons d'une simple énumération : nos recherches ont porté sur le commerce des années précédentes et l'on verra ainsi la progression régulière des chiffres qui est le meilleur signe de la prospérité de la colonie.

Les statistiques n'ont commencé à être tenues dans la colonie qu'à partir du mois de mai 1899. On ne peut donc en faire état qu'à partir de l'année 1900 pendant laquelle les importations se sont élevées à 5.929.107 francs, non compris le matériel de chemin de fer et le charbon reçu par les entrepôts maritimes. Les exportations de produits du crû ne s'étaient élevées qu'à 693.013 francs.

Les différents chiffres que nous allons citer nous ont été soumis par les feuilles de renseignements de l'Office colonial et présentent ainsi toutes les garanties voulues d'authenticité.

En 1901 le commerce total de notre colonie de la Côte des Somalis a été de : 14.179.787 francs se répartissant ainsi :

Importations.	7.334.682 fr.
Exportations.	6.845.105 fr.

Non compris le matériel du chemin de fer.

Dans ces différents chiffres la part totale de la France a été de :

Importations.	3.231.107 fr.
Exportations.	212.054 fr.
Soit au total	3.443.161 fr.

Qui se décomposent ainsi :

Importations :	Total		Port de la France	
Produits et dépouilles d'animaux.	213.100	fr.	39.900	fr.
Riz	222.200	»	75.300	»
Dourah	264.900	»	»	
Denrées coloniales	359.600	»	29.50	»
Boissons, ...	263.600	»	170.300	»
Tissus.	1.947.300	»	120.600	»
Argent monnaie.	568.900	»	»	
Charbon pour l'entrepôt.	1.040.900	»	»	

Exportations		
Peaux.	130.624	fr.
Dents d'éléphants	1.087.825	»
Café.	1.249.123	»
Tissus de coton écru. . .	943.386	»
Ouvrages divers.	193.745	»
Argent Monnaie { Thalers Marie-Thérèse	241.200	»
Argent Monnaie { Roupies. . . .	253.855	»

Dans ces chiffres les produits du crû de la colonie ou d'Abyssinie figurent pour :

Peaux.....	126.426 fr.
Dents d'éléphants.....	1.087.825
Café.....	1.171.858
Ouvrages divers.....	6.850
Soit.....	2.392.959 fr.

En 1901, 202 navires sont entrés à Djibouti, soit 28 de plus qu'en 1900. Sur ce nombre, 7 navires de guerre français et 2 anglais.

Commerce de 1902. — En 1902 on a vu l'arrivée de la voie ferrée à Araoua (kil. 264) point de départ des caravanes pour Gueldeïssa et à Dire-Daouah, point de départ pour Addis-Ababa et, le trafic de l'Ethiopie se trouve de plus en plus amené vers Djibouti qui est son point de transit le plus pratique.

Importation. — Les importations par mer (non compris le matériel du chemin de fer, le charbon des navires et le numéraire) ont atteint

en 1902.	7.364.846 fr.

soit 30.164 francs de plus qu'en 1901.

Les principales importations sont :

Tissus de coton unis.	852.000 fr.
Grains de Dourah destinés à la consommation indigène et venus d'Arabie.	308.000 fr.

Puis des tissus de coton peints ou imprimés, des cafés, tissus de coton blanchis, tissus de soie, riz, etc.

La plus grosse partie des importations est fournie par :

Aden	3.143.900 fr.
La France et ses colonies..	3.110.600 fr.
Le Yemen.....	466.000 fr.
L'Angleterre.....	279.000 fr.
Le Somahland.....	190.000 fr.

Sur ces importations, Djibouti a dirigé sur l'Abyssinie une valeur de 4.144.956 fr., soit 341.000 fr. de plus qu'en 1901.

Exportation : 5.945.156 francs.

Les exportations *en produits du cru* d'Abyssinie ont atteint 5.945.156 francs, soit 3.552.197 francs de plus qu'en 1901. Elles consistent surtout en :

Cafés.....	3.736.000 fr.
Dents d'éléphants.....	1.373.000 fr.
Peaux brutes.....	402.000 fr.
Civette, cire brute, etc., etc.	

Aden reçoit à lui seul 5.470.406 francs sur ces exportations.

La France 354.350 francs et les colonies françaises 120.300 francs.

D'ailleurs dans ce cas Aden ne sert que d'entrepôt car les marchandises n'y séjournent guère et sont de suite réexportées.

Navigation. — La rade de Djibouti a vu en 1902 227 navires ayant un tonnage total de 387.218 tonnes. Le tonnage français a été à l'entrée de 286.500 tonnes ; le tonnage anglais de 42.700, l'allemand de 38.300 et le russe de 19.500. Mêmes chiffres à peu près à la sortie. Le mouvement des boutres tend à diminuer d'année en année, néanmoins 1.400 de ces petits voiliers ont mis Djibouti en relations avec les autres ports.

Commerce de 1903. — En 1903, les importations se sont élevées à 7.530.221 francs.

Les exportations se sont élevées à 5.530.423 fr.

Parmi les principaux produits dont les importations figurent pour un chiffre assez considérable il faut noter :

Riz	174.572	francs
Beurre indigène	125.943	»
Farine	145.730	»
Dourah	358.689	»
Vins en fûts et en bouteilles	100.701	»
Tabac en feuilles	102.472	»
Tissus de coton écru	2.158.322	»
Tissus de coton blanchis, imprimés, façonnés	394.817	»
Tissus de soie	134.954	»
Fils de coton	122.197	»

Les principaux articles exportés ont été les suivants ;

Animaux vivants	132.460	francs
Cire brute	120.816	»
Civette	123.600	»
Ivoire	1.429.631	»
Cafés en fèves	2.311.515	»

Et enfin, en 1905, le commerce total de la colonie s'est élevé à 30.148.945 francs.

Dans ce chiffre, les importations figurent pour une somme de : 11.929.941 francs inférieure de 736.397 fr. à l'année précédente et supérieure de : 5.694.699 fr. à la moyenne quinquennale.

Les exportations représentent 18.219.004 francs, en augmentation de 1.720.925 francs sur l'année précédente et de 11.866.143 francs sur la moyenne quinquennale.

La part de la France dans ce mouvement commercial a été de 3.193.146 francs dont 1.920.930 francs à l'importation et 1.272.216 francs à l'exportation :

Soit : 11,5 o/o du commerce total.
16,1 o/o des marchandises importées.
6,9 o/o des marchandises exportées.

Pour terminer cette énumération, déjà trop longue, et pour fixer les idées d'une façon encore plus précise s'il est possible, il nous a paru intéressant de grouper en un tableau général les résultats commerciaux des sept dernières années, en distinguant dans les importations les marchandises françaises venant de France et des colonies françaises et les marchandises étrangères venant de France ou de l'étranger et dans les exportations, les marchandises et produits du crû ou importés par la France, par les colonies françaises et par l'étranger.

Tableau général

Du commerce de la côte des Somalis de 1899 à 1905

Années	Importations de marchandises			Totaux	Exportations de marchandises et produits du vin ou importés				Totaux généraux
	Françaises venant de France	Françaises venant des colonies françaises	Etrangères venant de France ou de l'étranger		Par la France	Par les colonies françaises	Par l'étranger	Totaux	
	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs	francs
1899	1.332.467	»	1.691.888	3.024.355	197.170	1.194	1.194.336	1.391.506	4.410.861
1900	2.332.334	19.719	3.577.054	5.929.107	432.163	20.273	1.866.390	2 318.826	8.247.933
1901	2.721.383	81.144	4.532.155	7.334.682	194.303	49.040	6.601.762	6.845.105	14.179.787
1902	2.808.531	89.067	4.467.248	7.364.846	354.331	120.329	10.283.311	10.757.971	18.122.817
1903	1.671.830	33.074	5.825.317	7.530.221	232.957	116.572	10.101.374	10.450.900	17.981.121
1904	2.784.322	4.188	9.877.828	12.666.338	530.489	105.494	15.862.096	16.498.079	29.164.417
1905	1.920.930	1.478	10.007.533	11.929.941	1.272.216	286.908	16.659.880	18.219.004	30.148.945

CHAPITRE III

Le Chemin de Fer Franco-Ethiopien

Les différents éléments de notre colonie de la Côte française des Somalis nous sont donc désormais connus. Nous avons vu dans les chapitres précédents comment notre protectorat s'était installé dans cette partie de l'Afrique, comment il y fonctionnait et quelle était son importance au point de vue commercial.

Une question, et pas la moindre, nous reste à étudier, question de première importance puisque depuis une dizaine d'années elle a soulevé de très nombreuses polémiques. Nous voulons parler du chemin de fer de pénétration en Abyssinie.

Des quelques pages qui précèdent, il résulte assez clairement, nous l'espérons, que la prospérité de notre colonie africaine dépend certainement de ses rapports avec sa voisine l'Abyssinie. Sans doute,

Djibouti communique avec l'intérieur des terres grâce à des routes caravanières. En cela il est dans la même situation que les autres stations étrangères que nous avons nommées au cours de cette étude. Assab, Massaouah, Zeïla, Berbéra sont donc autant de points susceptibles de concurrencer notre possession ; l'avantege qui peut résulter d'un port bien abrité et bien aménagé n'est pas à dédaigner, mais n'est pas suffisant pour imposer ce port au transit et lui faire occuper la place prépondérante rêvée par tout citoyen jaloux de la prospérité de sa nation.

C'est pour répondre à ces préoccupations en tous points élevées et dignes des plus grands éloges qu'une idée naquit chez deux hommes, dont les noms sont connus aujourd'hui sans contredit dans tous les milieux coloniaux. Nous voulons parler de MM. Ilg et Chefneux.

La prospérité de Djibouti, leur sembla-t-il,ne pouvait attendre son apogée que si cette ville devenait le seul lieu de passage des marchandises venant de l'étranger et allant vers l'Abyssinie. La réalisation d'un tel projet n'était pas chose facile, étant donnée comme nous le disions tout à l'heure la concurrence des points avoisinants. Un seul moyen parut à ces explorateurs, capable d'amener un tel résultat ; il fallait forcer le transit à se faire par Djibouti et pour cela il fallait lui donner des facilités qu'il ne

trouverait nulle part ailleurs. C'est ainsi que l'idée d'un chemin de fer de pénétration en Abyssinie germa dans leurs esprits. Djibouti, tête de ligne d'une voie ferrée qui irait se prolonger en Abyssinie, passerait par Harrar cette station nécessaire, et atteindrait ensuite Addis-Ababa, c'était la réalisation du rêve formé depuis longtemps. Un monopole pourrait être obtenu de l'empereur d'Ethiopie et l'on n'aurait ainsi aucune crainte de concurrence de la part d'entreprises étrangères du même genre. L'affaire, essentiellement privée du reste, présentait également des espérances commerciales qui pouvaient ne pas tarder à devenir des réalités très lucratives.

§ 1er. — *Création de la Compagnie Impériale d'Ethripie. — Ses débuts*

Les premières négociations relatives au chemin de fer remontait à 1893, et, le 9 mars 1894 le Négus donna à M. Ilg l'autorisation de constituer sous le nom de *Compagnie Impériale d'Ethiopie* une société qui avait pour objet la construction et l'exploitation d'un chemin de fer allant de Djibouti à Harrar, de Harrar à Eutotto et d'Eutotto au Kaffa et au Nil Blanc.

Quelques mots sur cette concession sont indispen-

sables, on en trouvera du reste le texte intrégral à la fin de ce chapitre.

Et d'abord, il faut remarquer que la concession était faite à des particuliers et qu'aucun rôle n'était prévu par l'Etat français dans cet acte primitif. Le gouvernement, du reste, n'avait rien à faire dans l'occurrence, puisqu'il s'agissait d'une entreprise purement privée et que les capitaux à engager ne devaient être dans l'esprit des concessionnaires que des capitaux également privés. Plus tard nous verrons que les choses changèrent et que les deniers publicsétant entrés en jeu, le contrôle de l'Etat dût intervenir ; de là des diffficultés sans nombre, mais n'anticipons pas sur les événements.

Le second point à noter est que la concession en question n'est pas un simple traité passé entre Ménélick et M. Ilg mais bien un monopole accordé par l'empereur d'Ethiopie ; en effet, *article 3 in fine « Il est de plus convenu qu'aucune autre compagnie de chemin de fer ne sera autorisée à construire des lignes concurrentes partant des voies de l'Océan Indien ou de la mer Rouge vers l'Ethiopie et le Nil blanc. »*

Ménélick, de son côté, et il n'y a là rien que de très naturel. se réservait différents avantages pour l'avenir ; c'est ainsi qu'il prescrivait la création d'une ligne télégraphique sur laquelle circuleraient librement les dépêches du gouvernement éthiopien ;

que les troupes où le matériel de guerre ne pourraient être transportés sans son autorisation et que les forces guerrières éthiopiennes y seraient admises à tarif réduit.

Puis la concession aborde la question qui est le plus à l'ordre du jour et sur laquelle nous reviendrons en détail un peu plus loin ; elle accorde à la Compagnie, afin de faciliter la construction du chemin de fer et d'assurer l'intérêt des capitaux, le privilège de prélever un droit de 10 o/o sur toutes les marchandises montant et descendant (art. 9). Nous verrons que la perception de cette taxe a soulevé et soulève encore aujourd'hui beaucoup de discussions.

L'empereur donne ensuite à la Compagnie tous les terrains nécessaires à son établissement et déclare qu'il protègera contre toute atteinte le chemin de fer et les aménagements de la voie (art. 12).

La concession est faite pour quatre-vingt-dix-neuf ans et à l'expiration de cette période, le chemin de fer, ses dépendances ainsi que tout le matériel fixe deviendra la propriété du gouvernement éthiopien sans indemnité. Le matériel roulant et les approvisionnements seront seuls remis contre paiement du gouvernement ethiopien (art. 14).

La Compagnie devra donner à Ménélick 100.000 thalers, mais Sa Majesté recevra le montant de cette somme en action de la susdite Compagnie.

Enfin, l'acte de concession prévoit deux cas de retrait d'autorisation. D'abord si la Compagnie n'a pas commencé les travaux de la ligne de Djibouti à Harrar dans le délai de deux ans et ensuite dans le cas où la Compagnie transporterait des troupes ou du matériel de guerre sans la permission du Roi des rois d'Ethiopie.

Ainsi MM. Ilg et Chefneux étaient munis d'un acte de concession qui allait leur permettre de mener à bien une entreprise, munie depuis longtemps déjà. Mais, là comme partout ailleurs, les capitaux devaient jouer un grand rôle, rôle prépondérant que nous allons étudier en détail et qui seul nous permettra de mettre à peu près au point les différentes phases de l'existence de la Compagnie Impériale d'Ethiopie.

Il s'agit donc de constituer la Société dont l'acte de concession prévoit la création. Des demandes faites sur place sont seules capables d'aboutir aussi, après le 9 mars 1894, M. Chefneux vient-il à Paris. Il demande au gouvernement de faire passer la voie sur le territoire français et tâche d'intéresser les grands établissements financiers à son opération. Mais, soit par manque de renseignements sur l'Abyssinie, soit par peu de confiance dans l'entreprise et les concessionnaires, on le repousse partout ; les financiers reprochent à M. Chefneux d'agir dans le vague et de ne pas asseoir ses demandes de capitaux sur des données suffisamment précises. Enfin,

il intéresse à son affaire un entrepreneur de travaux publics, M. Duparchy, et lui fait étudier un avant-propos sommaire de la ligne de Djibouti à Harrar. Il a signé même avec lui, le 12 janvier 1896, un traité éventuel d'entreprise garantissant à forfait l'exécution de la ligne.

Le 1er mars 1896, Ménélick remporte sur les Habens la victoire d'Adoua et montre ainsi à l'Europe étonnée que par delà la mer, au centre de cette Afrique si peu civilisée existe un peuple avec lequel il faudra désormais compter. Peu de temps après, le 27 avril de la même année, M. Guieysse, ministre des Colonies, donne à M. Chefneux l'autorisation de faire passer la voie en territoire français, sous réserve de considérer l'autorisation comme nulle et non avenue si les travaux nécessaires à l'établissement de la voie ne sont pas exécutés dans un délai de trois ans. Cette clause du reste ne fut pas observée dans la suite, car, en 1899, le chemin de fer n'avait que 50 kilomètres de faits sur 90 en territoire français, mais la plate-forme du reste était presque terminée...

Malgré l'autorisation gouvernementale, les grands établissements financiers contiennent à s'abtenir et M. Chefneux ne peut réunir que des concours particuliers. Enfin, le 7 août 1896 est constituée une société appelée : *Compagnie Impériale des Chemins de fer éthiopiens*, au capital de 2.000.000 de francs, cela permet de faire les études définitives dans la pre-

mière section et en présente le dossier à l'administration des colonies comme cela était stipulé dans l'autorisation du 27 avril 1896. Cela permet aussi d'affermir le marché avec l'entreprise Duparchy et Vigouroux. Puis le premier groupe d'adhérents est renforcé et le capital social porté à 8.000.000 de francs dans lesquels 4.000.000 de francs compris pour la concession et les frais auxquels elle a donné lieu. On a donc ainsi un capital souscrit de 4 millions dont 1 million versé.

Les statuts de la Société ont été fixés le 7 août 1896 et modifiés par des assemblées générales extraordinaires des 11 juin, 12 et 26 juillet 1897, puis 12 décembre 1899.

Ils disent :

La Société est constituée pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans ; elle a pour objet : la construction du chemin du chemin de fer et toutes sortes d'opérations industrielles, financières, minières et agricoles s'y rapportant de près ou de loin.

Le capital 18.000.000 de francs est représenté par 36.000 actions de 500 francs chacune comprenant :

1° 28.000 actions de 500 francs souscrites contre espèces (dont 1/4 payable en souscrivant) ;

2° 8.000 Actions de surplus entièrement libérées, attribuées en rémunération des apports.

En échange de leurs apports MM. Ilg et Chefneux reçoivent outre 8.000 actions libérées :

a) Une somme de 1.000.000 de francs payable lors de la construction de la deuxième ligne.

b) Une seconde somme de 1.000.000 de francs payable lors de la construction de la troisième partie (d'Entolto au Nil Blanc). Ces sommes seront payables aux choix des apporteurs, soit en espèces, soit en actions libérées ;

c) Enfin cent parts de fondateurs.

Le Conseil d'administration se compose de cinq membres au moins et de onze au plus, nommés par l'assemblée générale des actionnaires. Le partage des bénéfices sociaux s'établit sur le résultat de l'exercice, déduction faite de tous les frais généraux. Sur la totalité des bénéfices ainsi déterminés, il est prélevé :

1° 5 o/o pour former le fonds de réserve (prélèvement facultatif quand le fonds de réserve aura atteint le dixième du capital);

2° La somme nécessaire pour payer à chaque action un premier dividende de 5 o/o.

L'excédent, s'il y a lieu, sera réparti comme suit :

10 o/o aux administrateurs ;
45 o/o aux actionnaires ;
45 o/o aux parts de fondateurs.

En cas de liquidation de la Société au terme fixé pour sa durée ou de dissolution avant ce terme, l'actif sera employé :

1° Au remboursement du passif y compris les obligations ;

2° Au remboursement de toutes les actions.

Ainsi la Compagnie éiait constituée et prête à fonctionner, mais elle ne pouvait avec ce capital minime entreprendre des travaux aussi importants. En effet, d'après les devis, la ligne de Djibouti à Harrar devait avoir 300 kilomètres et le forfait passé avec l'entreprise avait fixé d'abord à 100.000 francs le prix du kilomètre. Après discussion et revision on était tombé d'accord sur le prix de 96.500 francs par kilomètre.

Malgré cette légère diminution, il fallait donc environ 30 millions et le marché d'entreprise stipulait que 25 o/o seraient payés en obligations de la compagnie et 75 o/o en argent. Il manquait donc environ 22 millions.

Devant ces constatations, on se décida à réduire l'importance des travaux. L'entreprise ramena provisoirement le taux du kilomètre à 84.000 francs au lieu de 96.500 francs et on obtint de Ménélick par un acte du 5 novembre 1896 (1) que les avantages

---

1. Acte d'autorisation :

Le Lion de la Tribu de Juda a vaincu Ménélick II, élu du Seigneur, Roi des rois d'Ethiopie, à MM. Ilg et Chefneux :

Salut :

Comme votre Compagnie de chemin de fer a demandé l'autorisation de construire le premier tronçon jusqu'au pied

attachés à l'exploitation du chemin de fer de Djibouti à Harrar, dans l'acte de concession (art. 9) seraient acquis quand on arriverait seulement à la province de Harrar.

Mais la Compagnie était obligée d'affecter spécialement au remboursement en principal et intérêts des capitaux à engager, le produit intégral de la garantie qui lui avait été concédée, aussi pour se créer des ressources nouvelles demanda-t-elle au ministère des Colonies de percevoir les droits en question sur le territoire de la colonie de Djibouti.

A la suite de cette demande, intervint le 12 mars 1897 un acte signé par M. André Lebon au nom de l'administration des Colonies et M. Chefneux au nom de la Compagnie (Cet acte marque le premier pas du contrôle du gouvernement sur les finances de la Compagnie et nous le retrouverons du reste un peu plus tard dans la discussion intervenue,

---

de la montagne de Harrar seulement, afin de pouvoir diminuer les capitaux à engager tout d'abord, je vous accorde cette autorisation que vous désirez, tout en maintenant la même garantie de 10 o/o convenue par l'acte de concession. Mais il reste entendu que lorsque cette première partie sera construite, votre Compagnie sera obligée d'achever la construction ainsi qu'il a été convenu, aussitôt qu'il sera prouvé que ses bénéfices seront suffisants.

« Comme compensation, je vous demande d'obliger la Compagnie à construire immédiatement le télégraphe depuis Djibouti jusqu'à Harrar. »

il y a quelques demandes, au sujet de la dîme de 10 o/o *ad valorem*).

La Compagnie était autorisée (art. 1er) à percevoir ces droits mais sous diverses restrictions (art. 2) :

1° La totalité des perceptions serait versée dans un établisssement désigné avec l'approbation du ministre des Colonies, pour être tenue à la disposition des ayants droit;

2° Le contrôle des perceptions et des versements serait effectué par un commissaire du gouvernement nommé par le ministre des Colonies.

Enfin (art 3), les frais de toute nature, tels que frais de contrôle ou d'administration, seraient à la charge de la Compagnie.

Le droit de 10 o/o des obligations devra être versé dans la caisse du Trésor de la colonie et non dans celle de la Compagnie et les recettes du chemin de fer se divisent par suite en deux parties bien distinctes : 1° un droit fixe de 10 o/o sur la valeur de toutes les marchandises transportées et 2° le prix du transport proprement dit.

L'article 9 de l'acte du 9 mars 1894 ne disait pas quand on pourrait commencer à percevoir le droit de 10 o/o *ad valorem*. On décida qu'on attendrait pour cela la mise en exploitation totale de la première section Djibouti-El-Bah.

Grâce à ces deux autorisations, la Compagnie put

négocier une vente d'obligation avec un groupe financier suivant un traité du 19 mai 1897.

Par ce traité, la compagnie devait créer 85.000 obligations remboursables à 500 francs en seize années et rapportant 3 o/o. Sur ces 85.000 obligations la Compagnie en émettait immédiatement 76.500 dont 56.700 étaient prises ferme par les contractants au taux de 250 francs l'une soit au total 14.175.000 fr. Les autres seraient remises aux entrepreneurs chargés de la construction en paiement des 25 o/o à eux dus suivant leur contrat au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Le reste des obligations serait émis ultérieurement.

Les 76.500 obligations émises donnaient donc nominalement à peu près de 38.000.000 francs et en réalité 18.900.000 francs seulement ce qui correspondait à 225 kilomètres de chemin de fer à raison de 84.000 francs le kilomètre.

Ces capitaux une fois trouvés, les travaux furent entrepris, mais ils durèrent plus longtemps qu'on ne pensait. Du reste les dettes de la Compagnie étaient très lourdes et pour diminuer ses charges d'emprunt, elle négocia le 21 décembre 1899 une nouvelle augmentation de son capital actions de 10 millions qui furent souscrits et employés à racheter une partie des obligations.

C'est à cette époque que la Compagnie fut aux prises avec certaines difficultés financières sur lesquel-

les la lumière n'a jamais été faite complètement et dans le détail desquelles on comprendra facilement que nous ne puissions pas entrer. Il y a là une période difficile de la société pour laquelle la plus grande réserve est nécessaire.

Toujours est-il qu'une fois encore la Compagnie des chemins de fers éthiopiens se trouvait acculée à une situation embarrassante et qu'il fallut de nouveau faire appel aux capitalistes. Les administrateurs cherchèrent d'abord en France l'argent indispensable à la continuation des travaux mais, ils se heurtèrent à des refus inexorables et en désespoir de cause, ils se retournèrent vers une combinaison anglaise.

Par une convention du 10 juillet 1900, la Compagnie accepta de trois compagnies anglaises : « la New-Africain », la « New-Egyptian » et l' « Océana consolidated » des prêts d'argent de plusieurs millions au taux de 6 o/o garantis par le capital actions non appelé et par un dépôt de 8.000 obligations. Les négociations avaient eu lieu par l'entremise des frères Ochs, banquiers à Londres et avaient ainsi abouti à laformation de l'*International Ethiopian Railway Trust.*

Le groupe anglais s'engageait à remettre à la Compagnie de l'argent au fur et à mesure de ses besoins, moyennant remise, également au fur et à mesure des demandes de la Compagnie des obligations res-

tant à la souche, c'est-à-dire 27 ou 28.000 obligations puisque le capital de la Compagnie en comportait 85.000 dont 57 ou 58.000 avaient été lancées dans le public.

Par contre la Compagnie s'engageait :

1° A transformer en actions les obligations cédées au groupe anglais ;

2° A accorder à ce dernier deux administrateurs ;

3° A laisser au groupe anglais le soin de construire la ligne à partir du kilomètre 225, moyennant une somme fixe de 107.000 francs par kilomètre... La Compagnie s'engagait à payer un dédit de 625.000 fr. si ce traité n'était pas exécuté.

Aussi le Trust anglais grâce à cette convention, se voyait en posture avantageuse dans l'administration de la Compagnie. Il devenait possesseur d'un nombre d'actions assez considérable pour lui donner une voix sinon prépondérante du moins très écoutée dans les assemblées générales et les deux sièges qu'il avait obtenus dans le Conseil d'administration lui facilitaient encore la tâche.

Mais avant de continuer l'histoire du chemin de fer et de retracer les efforts faits en France pour lui garder sa nationalité primitive, il nous faut jeter un coup d'œil sur l'organisation technique de cette entreprise et sur l'état d'avancement des travaux au moment où nous sommes.

§ 2. — *Organisation technique*

La gare a été installée sur le plateau du Serpent, en dehors de la ville et la voie peut se prolonger au delà et se souder à la jetée qui doit se continuer en eaux profondes pour permettre l'accostage des navires de faible tonnage. De grands bâtiments en ciment armé avec ossature métallique, très bien compris ont été construits sur le plateau du Serpent.

La voie est à l'écartement de 1 mètre entre les bords intérieurs des rails. Le rail est à patin, du type Vignole, pèse 20 kilos par mètre courant et à 10 mètres de largeur. Les traverses sont métalliques (*condition indispensable dans un pays où les termites exercent sur le bois des ravages énormes*) d'un type spécial, appliquées d'ailleurs sur d'autres chemins de fer sous le non de traverses « Ménélik. » Elles pèsent 27 kilos chacune. Il y en a 13 par largeur de rail mais le nombre en est peu augmenté dans les courbes et les fortes rampes ce qui fait un chiffre moyen de 1.333 par kilomètre. Le rail est fixé à la traverse au moyen de crapauds et de boulons ; l'inclinaison est donnée par des semelles rivées à la traverse et le surécartement de la voie dans les courbes est obtenu par l'emploi de crapauds de numéros différents.

La largeur de la couche de ballast est de 2 m. 80

sa hauteur est de 0 m. 35 et la largeur de la plateforme est de 3 m. 70 centimètres.

Le matériel roulant comporte :

1° Des locomotives à trois essieux couplés de 29 tonnes ;

2° Des locomotives Coumpound à quatre essieux couplés de 35 tonnes ;

3° Des wagons-boggies à quatre essieux de 10 tonnes pouvant charger 22 tonnes ;

4° Des voitures et wagons à deux essieux de 5 tonnes pouvant charger 10 tonnes.

La locomotive appelée à circuler ainsi sur une voie dont l'entretien pouvait parfois laisser à désirer devait être robuste, très stable et suffisamment lourde et adhérente pour remarquer les tonnages nécessaires à l'exploitation dans les conditions prévues ; il fallait en outre que la charge fut répartie sur le plus grand nombre possible d'essieux. La locomotive adoptée sortant des ateliers de Winterthur ; ses principaux éléments étaient : Surface de chauffe : 70 mq. 65 surface de grille, 1 mètre carré, diamètre des pistons 0 m. 30 et canon des pistons 0 m. 55.

Depuis Djibouti, la voie s'élève considérablement et pourtant on a pu éviter les rampes de 30 millimètres qui avaient été prévues au début. De même on n'a eu recours que tout à fait exceptionnellement aux courbes d'un rayon inférieur à 150 mètres bien qu'en principe n'eut admis celles de 100 mètres.

Il fallait rechercher les points d'eau et s'en rapprocher ; on a rencontré l'eau à une profondeur relativement peu considérable en pratiquant des sondages dans le lit desséché des cours d'eau au-dessous desquels coulent des rivières souterraines. Mais les lits des cours d'eaux constamment à sec en dehors de la saison des pluies ont obligé dans certaines parties à construire un assez grand nombre d'ouvrages d'art. Parmi les plus importants il faut citer le Schebelé et le Holl-Holl ; ces deux ouvrages du reste sont du même type. le Schebelé qui est situé au kilomètre 20 à une longueur de 156 mètres, et une élévation maxima de 20 mètres ; le Holl-Holl, construit au kilomètre 52.400 a une longueur de 138 mètres et une hauteur qui va jusqu'à 28 mètres au-dessus du ravin.

Ces deux viaducs, pour faciliter la construction, sont constitués par des travées de 12 mètres dont le poids total ne dépasse pas 650 kilos au mètre courant et qui sont portées par des piles formées d'éléments exactement semblables superposés par étages ; les piles qui ne diffèrent donc que par leur hauteur reposent sur des dés en maçonnerie. Le travail bien que très simplifié n'a pas duré moins de trois à quatre mois surtout à cause de l'eau qu'il fallait amener de loin pour les travailleurs et les matières.

C'est le 21 mars 1900 que fut inauguré le viaduc de Holl-Holl et cette inauguration produisit une grande

impression sur les indigènes. A ce sujet, le journal *Le Djibouti* raconte une sorte d'inauguration officieuse faite le 2 avril par un certain nombre de marchands arabes de Djibouti, d'abord très hostiles au chemin de fer ; cette hostilité ne tarda du reste pas à se changer en admiration.

« Le train de plaisir s'arrêta au Schebelé ; on descendit pour admirer à l'aise le magnifique ouvrage ; au port du Holl-Holl, l'admiration devint de l'enthousiasme. Au moment où le train s'engagea sur le pont, plusieurs Arabes ne purent dissimuler leur sentiment de crainte instinctive. En regardant le vide de l'abîme à travers les rails ils furent aussitôt pris de vertige ; ils croyaient être précipités en enfer...

« Les commerçants arabes se déclarent ravis d'avoir pu se rendre compte de la hardiesse et de la solidité des grands viaducs métalliques du Schebelé et du Holl-Holl. Malgré l'obstination systématique des bruits malveillants, ils ne doutent plus de la traversée prochaine du désert somali en voyage rapide. Ils escomptent déjà les profits de toutes sortes qui découleront inévitablement de l'exploitation du chemin de fer, le jour où les locomotives atteindront les fertiles plateaux du Harrar. »

Aussi les indigènes, qui, au début, s'étaient montrés peu favorables au projet de chemin de fer, avaient été conquis par l'utilité qu'il représentait. Bien mieux, les Ethiopiens se préoccupèrent de la

protection de la ligne sur leur territoire. Le Ras Makonnen, gouverneur de Harrar, envoya une vingtaine de soldats pour occuper à Daouenlé le premier poste éthiopien. En même temps il fit venir à Harrar l'Ogas ou chef religieux des Somalis et lui déclara qu'il le rendait responsable de toute attaque à main armée, faite par n'importe quelle tribu Somali contre les chantiers du chemin de fer.

La première section du chemin de fer fut inaugurée le 22 juillet 1900. Elle allait de Djibouti au delà de la frontière entre le protectorat et l'Ethiopie, à Daouenlé à 106 kilomètres, soit à 18 kilomètres sur le terriroire de Ménélick. Trois trains marchaient dans chaque sens par semaine et faisaient le trajet en cinq heures et demie.

Nous allons indiquer, pendant que nous sommes sur ce chapitre, les différentes dates d'ouverture des tronçons successifs, nous n'aurons plus ainsi à y revenir.

Les différentes sections furent ouvertes :

De Djibouti à Daouenlé, 106 kilomètres, le 22 juillet 1900 ;
De Daouenlé à Lassarat, 55 kilomètres, le 17 mai 1901 ;
De Lassarat à Adagalla, 40 kilomètres, le 20 novembre 1901 ;
D'Adagalla à Mello, 46 kilomètres, le 1er août 1902 ;
De Mello à Arraoua, 17 kilomètres, le 20 octobre 1902 ;
D'Arraoua à Dire-Daouah, 46 kilomètres, le 1er janvier 1903.

Il faut remarquer que le chemin de fer n'aboutit

pas à Harrar même qui est situé à 1.700 mètres d'altitude et auquel on ne peut accéder que par un col de 2.000 mètres. Comme on voulait seulement atteindre le capitale de l'Ethiopie il a était d'aucun intérêt de toucher à la vieille cité arabe de Harrar. On se contente donc seulement de relier la station du chemin de fer au chef-lieu de la province par une route carrossable d'environ 45 kilomètres. Cela entraînait la construction d'une gare et d'une ville neuve qui est en train de se fonder : C'est Dire-Daouah.

§ 3. — *La Convention du 6 février 1902 et ses préliminaires*

Nous avons laissé à la fin du paragraphe 1er la Compagnie de chemin de fer aux prises avec l'ingérence de plus en plus grande des capitaux anglais. Il est intéressant de savoir ce qu'on pensait en Angleterre de cette mainmise sur une entreprise française. Le *Daily-Mail* dans ses numéros des 18 et 19 janvier 1901 explique la situation et en tire les conclusions qui lui paraissent logiques. Après avoir expliqué la façon dont se sont passées les choses et *la valeur inestimable* de la ligne en question le journal ajoute : « Les négociations commerciales que nous relatons et qui viennent d'être couronnées de succès ont aussi une très grande importance au point de vue politique » et un peu plus loin...

« Cette Compagnie — la Compagnie française — on s'en souvient, fut formée avec un capital action de 320.000 livres sterling (8.000.000) et un capital obligation dont le montant normal est de 1.500.000 livres sterling. (37.500.000). Mais les fonds n'ont pas été suffisants pour terminer un travail aussi gigantesque. La construction de la ligne intéresse la Grande-Bretagne aussi bien que la France. Il y a quelque temps des négociations furent ouvertes pour introduire dans l'affaire des intérêts financiers anglais. C'est maintenant un fait accompli malgré une foule de difficultés. De ce résultat inespéré va naître un projet de haute importance pour l'avenir : *La construction d'un embranchement allant d'un port du Somaliland britannique à la capitale de Ménélick.* »

Et également au commencement de 1901, un membre du Parlement britannique, M. Pease, indique aussi clairement l'importance des chemins de fer. Il venait de faire un voyage en Ethiopie et, interviewé à son retour, il répondait : « J'ai appris qu'un syndicat anglais est venu en aide au chemin de fer français qui avait vainement fait appel à son propre gouvernement et, à moins que l'influence anglaise dans le conseil d'administration soit suffisante pour amener le commerce du Harrar aux ports anglais, l'achèvement du chemin de fer pourrait avoir comme

résultat la destruction absolue du commerce de l'Abyssinie avec le Somaliland britannique. »

Mais, si l'opinion publique anglaise était émue, il ne faudrait pas croire qu'en France on se soit désintéressé de la question. A défaut d'initiation gouvernementale, les initiatives privées se faisaient largement jour dans la presse métropolitaine. Un homme, dont la compétence en ces matières est incontestable, éleva la voix et indiqua clairement les intentions anglaises. Hugues Le Roux disait dans *Le Figaro :* « Le gouvernement français ne peut plus ignorer à cette heure que la patience du Négus est à bout ; sa politique va changer d'axe si les fautes commises ne sont pas promptement réparées.

« Supposez que l'on se tienne pas compte de cet avertissement, quelles seraient pour nous les causes de cette désaffection ?

« Ce n'est pas pour le vain plaisir d'étaler d'un drapeau français la Côte des Somalis que nous avons pris pied à Obock puis à Djibouti. L'expérience nous avait appris que, sans parler de l'état de guerre, l'Angleterre était, sous couleur de neutralité, toujours prête à nous fermer ses charbonnages de Périm et d'Aden. Résultat : Nos vapeurs de commerce et nos navires de guerre privés de force motrice étaient, au caprice de l'Angleterre, condamnés à flotter dans l'Océan Indien comme des bouchons dans une baignoire, proie pour les canons et pour les ouragans.

Les sommes énormes qui ont été accordées par le Parlement au gouvernement français de la Côte des Somalis ont été votées sous l'impression de cette patriotique inquiétude.

« Aujourd'hui que nous sommes installés à Madagascar, que, grâce à un homme supérieur, l'Indo-Chine s'organise, qui niera que la nécessité d'établir à Djibouti un formidable dépôt de charbon à l'abri des surprises du voisin se soit précisée ? Eux-mêmes, les Anglais se sont chargés d'éveiller notre attention sur cette urgence. Il n'y a pas si longtemps que des troubles ayant éclaté dans la banlieue de Djibouti, les autorités d'Aden ont philanthropiquement proposé à un gouverneur qui n'était pas responsable de son impuissance de lui envoyer un navire de guerre anglais pour protéger le drapeau tricolore. On sait, d'autre part, qu'au moment de Fachoda les mêmes navires anglais se tenaient sous vapeur à Aden, tout prêts, dans le cas échéant, à bombarder cette résidence de Djibouti que la veille ils nous proposaient de défendre.

« Or, il y a un autre moyen que des coups de canon pour ruiner notre Djibouti, pour l'écraser dans l'œuf et avec lui nos espérances de prospérité coloniale : c'est de s'emparer financièrement du chemin de fer qui de ce port monte vers l'Abyssinie. Il ne parle pas seulement du tronçon actuel de voie ferrée qui, pour important qu'il soit n'est que la moitié de l'œuvre

mais du chemin de fer de Djibouti-Addis-Ababa dont l'entreprise est imminente ; s'il est exécuté avec des capitaux anglais, ce n'est pas seulement Djibouti qui sera anéanti au point de vue politique, ce sera tout le marché abyssin qui sera perdu pour notre commerce. Car, en beaux joueurs, les Anglais ne cachent pas leur projet : Si jamais les vertèbres du serpent leur appartiennent ils ne laisseront pas sa tête sous notre talon ; ainsi la misère de Fachoda sera précisée ; ce qui n'était qu'une souffrance d'amour-propre deviendra une banqueroute politique et commerciale »... (1)

Et, *Le Temps* du 26 juillet faisait connaître à la fois le péril couru par l'œuvre française et une solution imminente. Il indiquait ce qui serait ainsi si les Anglais étaient devenus maîtres de la Compagnie et terminait ainsi : « Un tel résultat aurait causé une émotion douloureuse en France où l'opinion populaire s'est accoutumée à considérer l'empereur Ménélik comme un de nos amis particuliers. Aussi apprendra-t-on avec satisfaction que l'intérêt national sur ce point du monde a été défendu comme il convenait qu'il le fût. Une combinaison ingénieuse, au moyen des concessions faites dans une autre partie de notre monde colonial permettra au chemin de fer éthiopien de rester une entreprise française. »

1. Hugues le Roux. *Figaro* du 23 juillet 1901.

Le *Temps* faisait allusion dans cet article au projet Emparu qui consistait à sacrifier la Côte d'Ivoire pour sauver Djibouti. Cette combinaison, du reste, échoua et les polémiques reprirent plus ardentes ; les Anglais ne cachaient nullement leur jeu et comme nous l'avons montré tout à l'heure, parlaient ouvertement d'un embranchement sur Zeïla.

Alors intervint une nouvelle solution que pas plus que les précédentes ne devait être adoptée, mais avant de l'examiner et de voir qu'elle précédait de peu la seule combinaison possible, qui se fit jour du reste bientôt après, il nous faut indiquer quelle était au juste à ce moment la situation pécuniaire de la Compagnie de chemin de fer :

Le capital actions formé de 28.000 titres de 500 fr. sans compter 8.000 actions d'apport, aurait dû produire 14 millions. Or jusqu'à ce jour il n'avait produit que 8.738.000 francs. Le capital obligatoire se composait de 51.000 obligations de 500 francs à 3 o/o dont la valeur nominale s'élevait à 26.500.000 francs. Mais les obligations n'avaient produit que 230 fr. environ par titre, soit 11 à 12 millions au total.

Un groupe anglais avait prêté 3 millions.

La Compagnie avait donc réalisé en tout 23 à 24 millions, soit pour 201 kilomètres achevés, 116.000 francs environ pour kilomètre.

La Compagnie avait à faire face à différentes difficultés :

1° Le service des obligations ;

2° Un différend avec M. Duparchy, l'ancien entrepreneur, qui réclamait 8.250.000 francs pour son matériel que la compagnie n'estimait que 2.000.000 de francs.

3° L'accaparement de l'affaire par les Anglais au moyen de l'avance de leurs capitaux.

Les deux premières difficultés pouvaient être solutionnées assez facilement ; quant à l'ingérence des Anglais il fallait savoir quelle était au juste leur situation dans la Compagnie :

Les Anglais avaient prêté 3 millions. Ils avaient acheté 11.000 actions de 500 francs qui avaient été payées en moyenne un peu plus de 300 francs donc 3.432.000 francs. Ils avaient 9.000 obligations payées 200 francs, soit : 1.800.000 francs. C'était surtout de la libération des actions qu'il fallait s'occuper car 11.000 actionnaires dans une société qui en compte 28.000 forment un groupe capable d'en entraver sérieusement la marche. En plus il aurait fallu leur payer un dédit car on leur avait concédé la construction à partir du kilomètre 225. Le dédit primitivement fixé par l'ensemble de la combinaison avait été de 625.000 francs mais, la combinaison avait reçu un commencement d'exécution et les Anglais auraient sûrement élevé leurs prétentions. Etant donné que les 70 derniers kilomètres pouvaient coûter 80.000 fr. au lieu de 107.000 francs, prix auquel on avait

traité, les Anglais pouvaient dire qu'ils prendraient 27.000 francs par kilomètre, soit 1.890.000 francs. Ils demanderaient donc peut-être 625.000 de dédit et 1.890.000 de gain non réalisé.

Il aurait donc fallu à la Compagnie au maximum :

1° Paiement à M. Dupanhy, 3.000.000 de francs après transaction ;

2° Remboursement du prêt anglais, 3.000.000 de francs après transaction ;

3° Rachat d'actions anglaises, 2.000.000 de francs, après transaction ;

4° Dédit au groupe anglais, 2.000.000 de francs après transaction ;

5° Achèvement des travaux jusqu'à Addis-Harrar, 8.000.000 de francs après transaction.

(97 kilom. à 80.000 fr.).

Au total, 18.000.000 de francs que l'on pouvait espérer réduire à 15.000.000 de francs, étaient donc nécessaires à la Compagnie pour résister à l'accaparement anglais et, toujours à condition que la diplomatie la soutint.

C'est pour tâcher de se procurer cette somme que l'on examina une nouvelle combinaison : le projet Decrais :

La colonie garantirait pendant cinquante ans à la Compagnie une annuité de 400.000 francs qui servirait à gager le capital permettant d'achever la ligne et de faire face dans une certaine mesure au péril

anglais. Cette somme de 400.000 francs serait obtenue au moyen d'une taxe de 10 o/o *ad valorem* prélevée sur les marchandises en transit transportées par le chemin de fer.

Mais cette combinaison, outre qu'elle permettait de gager un emprunt insuffisant était très criticable car, en admettant qu'elle puisse, à la rigueur, sauver la situation actuelle, elle ne pouvait avoir une existence durable. La taxe de 10 o/o *ad valorem* tuerait le chemin de fer qui ainsi se garantissait lui-même et détruisait d'avance son trafic paralysé par la taxe. Les chameaux pourraient facilement concurrencer une telle entreprise dont le trafic devait comprendre surtout des produits lourdement grevés comme le café, l'ivoire, le musc, etc.

Il était donc évident que l'intervention d'une garantie métropolitaine saurait seule remettre les choses en bon état et rétablir une situation aussi gravement compromise. C'était du reste l'avis de M. Etienne qui laissa bien percer son sentiment dans un interview publié par *L'Eclair* du 25 décembre 1901 : « Ce que je reproche à la combinaison à laquelle on s'est arrêté, dit-il, c'est qu'elle n'a pas un caractère assez définitif... Mais, comme c'est un compromis qui sauve la situation actuelle, ne soyons pas trop sévères à son égard. Néanmoins je me permets de regretter qu'on n'ait pas eu le courage d'employer les grands moyens afin d'avoir une meilleure fin...

Pour ma part, j'estime que, dans les circonstances, les intérêts français étaient tellement manifestes qu'il eût été préférable de demander au Parlement son concours et son appui ; j'aurais aimé voir le gouvernement venir à la tribune faire acte politique, bien affirmer quels sont nos droits et nos intérêts dans cette pénétration de l'Abyssinie. La Chambre aurait certainement accordé la garantie de l'Etat en faveur d'un emprunt à consentir : c'eût été là une solution qui aurait eu l'avantage d'assurer l'avenir d'une façon définitive sans engager beaucoup le crédit national. Du fait, la question du chemin de fer de Djibouti aurait été réglée au profit de la cause française sans esprit de retour. »

Le lendemain, c'est-à-dire le 26 décembre, les groupes coloniaux de la Chambre et du Sénat firent une démarche auprès de M. Delcassé et le ministre des Affaires étrangères prit des engagements pour le cas où la combinaison arrêtée alors par le gouvernement ne serait pas suffisante. Il s'agissait de la combinaison Decrais que nous avons relatée plus haut.

Enfin après bien des péripéties, la campagne qui avait été entreprise un peu partout, à Paris (1) comme en province (2), fut couronnée de succès et le Conseil

---

1. Voir *Le Temps* des 14 et 22 décembre 1901.

2. Voir dans *Le Salut public* de Lyon un article de M. Pierre Jay.

des ministres déposa un projet de loi sauvegardant le caractère français de l'entreprise. Ce n'était plus quelque chose de semblable au projet Empain qui sacrifiait la côte d'Ivoire pour sauver Djibouti ; il n'était plus question non plus du projet mort-né de M. Decrais qui voulait procurer au chemin de fer les ressources nécessaires par la colonie de Djibouti qui ne fait qu'un avec lui et qui n'a d'autres ressources que la voie ferrée. On voulait l'intervention de l'Etat français et la solution trouvée était la suivante : La colonie de Djibouti accorderait à la Compagnie une garantie de 500.000 francs avec avalisation de l'Etat français.

Dans ce but, le ministre des Colonies déposa le 7 février 1902 un projet de loi et une convention accompagnés d'un exposé des motifs. La Chambre des députés vota le 20 mars et le Sénat le 28, la convention conclue le 6 février entre le protectorat de la Côte des Somalis et la Compagnie Impériale des chemins de fer éthiopiens. Nos deux assemblées votèrent la loi sans débats, mais il y eut pourtant au Sénat un amendement de M. Goutant demandant que le matériel fixe et roulant nécessaire à la construction et à l'exploitation soit exclusivement de provenance française. En réponse à cet amendement, le ministre des Colonies, M. Decrais donna lecture d'une lettre de M. Chefneux, président de la Compagnie, dans laquelle celui-ci prenait l'engagement de réserver à

l'industrie française les futures commandes malgré, disait-il, le surcroît considérable qui en résulterait dans les dépenses du chemin de fer et sauf dans les cas d'impossibilité dont il serait référé au ministre des Colonies.

Le *Journal Officiel* du 10 avril publiait la loi datée du 6 avril qui approuvait la convention du 6 février entre le Protectorat de la Côte des Somalis et la Compagnie Impériale des chemins de fer éthiopiens; la convention fut enfin ratifiée par l'Assemblée générale extraordinaire des actionnaires de la Compagnie Impériale des chemins de fer éthiopiens, réunie le 21 avril et on y donna l'assuranee que le chemin de fer serait à Addis-Harrar à la fin de l'année.

Quelques mots sur la convention sont indispensables pour la clarté du sujet, d'autant plus que nous ne tarderons pas à constater que cette convention fut invoquée comme le premier obstacle à la continuation des bons rapports avec Ménélick (1).

Analyse de l'accord intervenu le 6 février 1902. — L'exposé des motifs retrace d'abord l'histoire générale de la Compagnie et nous n'aurons pas besoin d'insister sur ce point puisque c'est une chose déjà faite par nous. Puis il constate la situation critique dans laquelle se trouve la Compagnie par suite de

1. V. le texte de la Convention et de l'exposé des motifs rapportés précédemment.

l'ingérence des capitaux anglais et il ajoute : « En présence de cette situation, le gouvernement français a été conduit à chercher les moyens de faciliter à la Compagnie impériale des Chemins de fer Ethiopiens, l'achèvement de la ligne Djibouti-Addis-Harrar, dans des conditions qui, *sans porter atteinte aux droits de souveraineté existants*, assurent aux intérêts français dans ces régions le maintien de la position qui leur a été acquise par le choix du port de Djibouti comme point de départ de la ligne et par les stipulations de l'acte de concession primitif ».

Ainsi le gouvernement était disposé à intervenir, mais sans porter atteinte aux droits de souveraineté constants et plus tard on lui reprocha justement le contraire. Le gouvernement proposait donc la combinaison déjà indiquée: le protectorat de la côte française des Somalis accordera pendant cinquante ans à dater du 1er juillet 1902 à la Compagnie Impériale une subvention annuelle de 500.000 francs spécialement affectée à gager et amortir l'emprunt à contracter par la Compagnie. Le crédit du Protectorat avec l'aval de l'Etat permettra à la Compagnie d'effectuer cet emprunt en France à un taux voisin de celui des fonds publics.

En revanche, le Protectorat mettait comme condition dans la convention passée entre lui et la Compagnie « l'inscription préalable par celle-ci dans ses statuts des dispositions nécessaires pour que le con-

trôle de l'administration sur tous ses actes soit désormais assuré et pour que toute nomination d'administrateur ou de directeur, toute augmentation de capital, tout emprunt, toute nouvelle entreprise de construction, tout embranchement, toute nouvelle modification des statuts et, en un mot toute mesure susceptible de changer le caractère de la Société ou d'influer sur ses destinées, soient expressément subordonnés à l'autorisation gouvernementale ».

Et aussi quand les recettes de la Compagnie le permettraient, le Protectorat devait être intéressé dans les bénéfices.

C'est le Protectorat de la côte française des Somalis qui assurera le service de la subvention prévue à l'aide des ressources générales de son budget. Mais une garantie de l'Etat a paru nécessaire pour « asurer à l'emprunt un taux d'intérêt aussi réduit que possible et pour venir éventuellement en aide au Protectorat pendant les premières années.

A cet exposé des motifs était jointe la Convention conclue entre M. Bonhoure, Gouverneur du Protectorat de la Côte française des Somalis et M. Chefneux, président du conseil d'administration de la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens.

Les principales clauses de la donation de subvention y sont insérées; il n'est pas besoin d'insister sur ce point, une simple lecture les fera comprendre (1).

1. V. le texte de la convention à la fin de ce chapitre.

Certaines dispositions sont pourtant à mentionner spécialement aussi. La société concessionnaire (art. 5) devra, dans un délai de deux mois à partir de la date de la promulgation de la loi approuvant la convention, modifier ses statuts actuels de façon qu'ils remplissent les conditions suivantes : La société devra rester constituée sous le régime de la loi française et avoir son siège social à Paris lequel ne pourra être transporté dans aucune autre ville.

Toutes les entreprises autres que la construction de l'exploitation du chemin de fer devront être autorisées par le ministre des Colonies après avis du ministre des Finances.

Tous les membres du Conseil d'administration seront Français, sauf les dérogations spéciales qui seraient consenties par les ministres des Colonies et des Affaires étrangères ; de ces deux ministres également dépendront la nomination du directeur, la désignation des représentants de la société sur place et les modifications des statuts.

La Compagnie pourra fixer ses tarifs (art. 8), mais à condition qu'ils soient moins élevés que les tarifs en vigueur sur les routes caravanières. La société (art. 10) fournira les justifications qui lui seront demandées par le ministre des Colonies tant au point de vue des dispositions techniques adoptées pour la partie du chemin de fer restant à construire que de l'emploi des fonds gagés par la subvention du pro-

tectorat. La Compagnie (art. 11) paiera au Protectorat une redevance fixée d'après l'étendue de ses recettes. Le gouvernement (art. 12) aura un agent de surveillance à Paris au siège social de la Compagnie et plusieurs agents à Djibouti. La concession est faite (art. 14) pour une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans ; à l'expiration de ce délai le Protectorat sera subrogé aux droits de la Compagnie. Le Protectorat pourra, du reste, toujours racheter la concession. Il est entendu (art. 18) que toutes ces stipulations seront applicables sous réserve d'entente entre le gouvernement français et le gouvernement éthiopien pour les parties de la ligne situées en dehors du territoire français.

Aussi, et c'était logique, il fallait attendre l'autorisation de Ménélik pour continuer les travaux.

Les Anglais ne pouvaient pas manquer d'être émus par un tel état de choses car le trafic de Zeïla baissait singulièrement. Un journal spécial, le *Times of India*, consacre un article à la nouvelle situation et dit entre autres choses : « S 'il en est ainsi... l'Abyssinie sera livrée commercialement pieds et mains liés à l'influence française ; son marché se trouvera fermé d'une façon permanente aux entreprises anglaises. La France a commencé à recueillir les fruits de sa politique prévoyante et de longue préparation... à Djibouti, la France a pris possesion d'un désert ; une grande dépense d'argent a converti ce port en

centre commercial, en terminus de voie ferrée qui ne cesse pas de s'étendre et en une station de charbon qui rivalise déjà avec Aden... »

Ainsi la solution désirée était intervenue; M. Bonhoure, qui rentrait dans la colonie au moment où tout se terminait, ne cacha pas son contentement dans son discours d'arrivée. Il unit dans une même reconnaissance M. Lagarde, ministre de France auprès de Ménélik, M. Decrais, ministre des Colonies, M. Burger, directeur de l'Afrique et M. Boutteville, inspecteur général des travaux publics.

L'œuvre française du chemin de fer en Ethiopie était donc sauvegardée mais une bonne diplomatie à Addis-Ababa et une large ouverture de Djibouti au commerce de tous étaient indispensables pour justifier et rendre acceptable la situation particulière que nous prétendions nous réserver. Nous allons voir que de nombreux incidents surgirent encore avant la solution intervenue tout récemment et sur laquelle nous nous expliquerons dans la conclusion de cette étude.

§ 4. — *De la convention ds 1902 à l'accord du 13 décembre 1906*

A la suite de la convention de 1902 notre crédit en Ethropie passa par une période difficile. Nous étions fortement desservis à la cour de Ménélik et, à notre influence, avait succédé celle du lieutenant-

colonel Harrington et celle du représentant italien, le major Ciccodiccola ; par un hasard étrange, au moment de l'apparition de cette prépondérance anglaise, des difficultés naissaient justement entre Ménélik et nous.

Le Negus avait assez mal pris certaines clauses de la convention ; il trouvait que l'Etat français prétendait à un peu trop de bénéfices dans l'exploitation et il s'étonnait surtout de ce que la France se fût réservée un droit de reprise éventuelle de la partie de la ligne située en territoire éthiopien jusqu'à l'Aouache. La politique anglaise naturellement s'attacha à grossir démesurément les choses.

Tout cela tenait à une négligence prodigieuse de la diplomatie française ; Ménélik n'avait pas été pressenti pendant les négociations entre le gouvernement français et la compagnie et, la légende dit même qu'il aurait eu connaissance de la convention dans des conditions qui ne devaient pas l'impressionner favorablement à notre égard : le lieutenant-colonel Harrington revenant à Addis-Ababa et questionné sur les cadeaux qu'il apportait au Négus aurait triomphalement montré le numéro du *Journal officiel* de la République française contenant le texte de la convention passée entre le gouvernement français et la Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens.

Sur ces entrefaites, le ras Makonnen, qui avait été

délégué par Ménélik au couronnement du roi d'Angleterre, séjourna en France pendant un certain temps et put se rendre compte des dispositions de la France vis-à-vis de son pays. Dans une circonstance même, la pensée de notre nation à l'égard de l'Ethiopie fut exprimée devant le ras avec une netteté parfaite qu'il a, du reste, paru apprécier dans sa réponse.

M. Etienne, dans un discours prononcé à l'Elysée-Palace, faisait allusion à la politique actuelle : après avoir montré combien était nécessaire l'intégrité de l'Ethiopie, il aborda la question du différend survenu récemment et dit que si on avait tenté de circonvenir le Négus, la présence du ras Makonnen à Paris mettait fin à cette inqualifiable manœuvre. « Du reste, disait-il en terminant, l'Empereur qui connaît si bien la France, s'est contenté de sourire, ... on n'arrivera pas à nous brouiller..... Ce n'est pas la menace d'une mission militaire que le chemin de fer apporte au Harrar et à l'Ethiopie ; non certes, mais c'est l'assurance de la prochaine arrivée de notre commerce et dc notre industrie, de nos capitaux et de nos initiatives pour aider en toute confiance l'Empereur Ménélik à mettre en valeur les richesses de tout ordre que ce grand et beau pays réserve à l'activité du monde... »

On pouvait donc espérer que le voyage du ras Makonnen à Paris aurait servi à dissiper le commen-

cement de mésintelligence entre Ménélik et nous.

Quoi qu'il en soit, tout un faisceau d'intrigues était noué à la cour du Négus contre la politique française et le chemin de fer de Djibouti. Le 17 février 1903 Ménélik devait inaugurer solennellement ce chemin de fer et, en présence de sa venue à Djibouti, le Conseil des ministres avait décidé d'envoyer le cuirassé *Iéna* et un croiseur pour saluer le Roi des rois. Mais le 27 janvier, un télégramme de Djibouti arrivait à Paris, disant que Ménélik, pour diverses raisons de religion et de saison, ajournait son voyage à l'automne prochain. Un autre télégramme, de Djibouti également, mais adressé au *Temps*, soulignait la signification de cette dépêche et disait que « les intrigues incessantes des légations d'Addis-Ababa ne seraient pas étrangères à la décision prise en la circonstance par l'Empereur éthiopien ».

Le *Djibouti*, journal local, alla même jusqu'à assurer qu'un ordre était parti d'Addis-Ababa pour faire suspendre les travaux de construction. Il aurait fallu, d'après lui, le retour de MM. Ilg et Chefneux pour faire révoquer cet ordre. Du reste aussi, l'accord n'était pas parfait, loin de là, entre notre légation en Ethiopie et la Compagnie impériale des chemins de fer.

La non-présence de Ménélik à l'inauguration fut d'autant plus commentée que cet échec de la diplomatie française arrivait au lendemain de la signature

d'un traité autorisant le passage de la voie ferrée anglaise à travers le territoire éthiopien — ligne allant de Khartoum à l'Ouganda. Un journal anglais alla même jusqu'à parler d'un chemin de fer de Khartoum à Addis-Ababa et souhaiter que la première locomotive anglaise y arrive avant celle des Français venant de Djibouti.

Au total personne ne savait exactement ce qui se passait en Ethiopie. Après les faits que nous venons de relater, des dépêches de l'agence Havas dirent que l'inauguration n'était que remise, que l'Empereur pressait les ingénieurs de continuer la ligne vers Addis-Ababa et que la nouvelle du chemin de fer de Khartoum à Addis-Ababa était fausse.

Une mauvaise interprétation de la convention de 1902 pouvait seule expliquer les dispositions de l'Empereur à notre égard et, pourtant, à la bien lire, elle sauvegarde entièrement les intérêts et l'intégrité de l'Ethiopie, puisque chaque fois qu'il est question de la partie de la ligne située au delà des limites du protectorat elle renvoie à l'article 18 qui dit :

« Il est évident que les stipulations qui font l'objet des articles 5 § 8, article 6 § 2, article 9 § 13, article 14 § 2, article 15 § 1er et article 16 § 3 seront applicables *sous réserve d'entente entre le gouvernement français et le gouvernement éthiopien pour les parties de la ligne situées en dehors du terrain français.* »

Tout le mal venait donc de la mauvaise interprétation donnée à Ménélick, de la susdite convention. Et cela tenait à l'organisation défectueuse de la représentation française à la cour du Négus : la légation française était très insuffisante, surtout mise en parallèle avec les autres légations. Il y avait là quelque chose à modifier et sûrement le terrain perdu dans l'esprit de l'Empereur aurait été vite regagné si une représentation suffisante avait existé à sa cour. En revanche, on apprenait par chaque courrier que l'influence et l'action des ministres d'Angleterre et d'Italie grandissaient de jour en jour.

C'est alors que l'on confirma le bruit que M. Lagarde allait rentrer en France pour y passer son congé et qu'il serait probablement appelé à un autre poste. Il ne parlait pas encore de son successeur mais l'adjonction d'un élément militaire à la légation paraissait chose sûre. Quant à la situation politique on ne savait que ce qui résultait de la dépêche venant de Djibouti et communiquée le 24 mars aux journaux par l'agence Havas :

« Un télégramme officiel du gouvernement éthiopien dément formellement le bruit d'une tension quelconque avec le gouvernement français.

« L'empereur Ménélick a exprimé au ministre de France ses regrets de ne pouvoir aller visiter le chemin de fer de Djibouti comme il en avait déjà exprimé l'intention au printemps de l'année dernière.

« Toute autre assertion est absolument inexacte. »

Et l'on disait toujours que Ménélick voulait faire continuer la ligne de chemin de fer. Il avait même reçu d'une façon particulièrement cordiale les ingénieurs et agents de la compagnie vers le mois de février. On tâcha donc de poursuivre les travaux commencés et la compagnie chercha même à obtenir de Ménélick en dehors de la grande concession faite dans la vallée de l'Aouache, dans la région où le chemin de fer traverse le fleuve, un certain nombre de journées de travail ; il s'agissait de deux ou trois millions de journées à fournir par le moyen de la corvée aux travaux, tant l'Empereur avait hâte de voir achever la ligne.

Au mois de mai 1904, le personnel de la légation française était enfin renforcé et deux officiers déjà au courant des affaires d'Ethiopie y étaient attachés. C'étaient le capitaine Martin-Decaen, un artilleur qui avait déjà fait un voyage d'études en Afrique et le lieutenant d'infanterie Collat, ancien membre de la mission Duchesne-Fournet. Ces nominations ne laissaient pas que d'être importantes car seule, jusqu'alors, la France n'avait pas d'officiers détachés en Abyssinie.

La convention du 6 février 1902, au point de vue pécuniaire, n'avait pas amené des résultats brillants. On avait cru qu'en capitalisant cette somme de 500.000 francs pendant cinquante ans, la compagnie

trouverait des ressources pour se débarrasser de ses partenaires anglais, prolonger sa ligne et payer ses dettes. Et, comme le disaient les *Débats*... « La compagnie n'a rien eu de plus pressé que de capitaliser la subvention de 500.000 francs qui lui était accordée et elle a cédé cette annuité à des compagnies anglaises d'assurances moyennant une somme de 11.300.000 francs. »

De son côté, l'*International Ethiopian Railway Trust* tâchait de devenir maître du capital de l'entreprise française. Un rapport lu le 16 décembre à son conseil d'administration disait : « La compagnie a maintenant porté à 20.000 titres son portefeuille d'obligations (3 o/o de 500 francs chacune) de la Compagnie du chemin de fer éthiopien tandis que son portefeuille actions a été réduit à 4.000 titres.

Et aussi, comme nous le disons plus haut, l'influence anglaise était entrée en jeu ; c'est probablement grâce à elle que l'autorisation donnée par Ménélick le 24 mars 1904 pour la continuation du deuxième tronçon avait été retirée le 25 (1) !

Les Anglais demandaient l'internationalisation de la ligne ; c'était une solution que la France ne pouvait accepter. Du reste les ambitions territoriales de la France ne devaient pas être mises en jeu pour

1. Il est à remarquer que l'accord franco-anglais n'intervint que le 8 avril.

faire refuser la concession du chemin de fer car notre pays est celui qui offre le moins d'inquiétude au Négus. Il est fâcheux qu'une personnalité comme le président de l'assemblée générale de la compagnie française ait pu dire : « On nous a obligés à accepter des clauses qui étaient visiblement incompatibles avec les droits de souveraineté de l'empereur Ménélick... »

L'internationalisation voulue par l'Angleterre était inacceptable, c'est-à-dire celle qui était proposée dans le rapport du Conseil d'administration de « l'international Ethiopian Rarhway Trust and Construction Company lunited » et dont voici le projet :

« Les cartes qui sont établies indiquent deux plans facultatifs pour la mise en pratique d'un projet d'internationalisation. D'après le plan numéro 1, on verra que les ports français et anglais de Djibouti et de Berbéra auraient des droits égaux et que le chemin de fer partirait sur une base internationale de Duc-Damah ou de Harrar par Addis-Ababa. Selon le plan numéro 2, Djibouti deviendrait un port franc pour l'Abyssinie, les intérêts commerciaux de la France dans le Somaliland français étant sauvegardés et la ligne serait internationale dans toute sa longueur jusqu'à Addis-Ababa... c'est le plan numéro 2 qui semble le mieux conçu. »

En principe, tout le réseau éthiopien pouvait être

internationalisé mais on ne pouvait admettre que la ligne de Djibouti à Addis-Ababa ne fut pas une section spécialement dirigée, exploitée et fournie par des Français. Et, indépendamment de tout cela, étant donné que nous considérons notre chemin de fer comme l'instrument de la consolidation de l'indépendance éthiopienne il faudrait, en admettant le principe d'une internationalisation que le traité passé dans ce sens donnât d'autres assurances pour l'indépendance de l'Ethiopie.

Il importait donc que la solution à intervenir fut soumise au Parlement et l'on pouvait se baser sur l'entente cordiale avec l'Angleterre pour obtenir un *modus vivendi* acceptable car si le Négus tenant le chemin de fer arrêté à Dire-Daouah, il fallait rechercher, les causes de cette mauvaise volonté dans l'influence personnelle du représentant de l'Angleterre, le colonel Harrington, aidé en cela du reste par celle du major Ciciodiccola représentant de l'Italie.

Ce que l'on voulait, c'était maintenir les Français dans les avantages qui leur avaient été concédés en 1894 ; on ne voulait nullement se servir de Djibouti pour faire subir aux importations des nations concurrentes des droits différentiels à l'entrée en Ethiopie. Cela était si vrai, qu'à cette époque pénétrait de plus en plus en France l'idée que Djibouti devait être un port franc.

Des négociations étaient entamées entre Paris et

Londres et les affaires ne paraissaient pas loin de s'arranger, comme il résultait de la réponse faite le 3 février 1905 par M. Clementel, ministre des Colonies à M. Brunet qui l'avait interpellé à ce sujet. Dans sa séance du 15 mars 1905, le Comité de l'Afrique française qui ne pouvait se désintéresser de la question d'Ethiopie, tout à l'ordre du jour, émettant le vœu suivant :

Le Comité de l'Afrique française, réuni pour délibérer sur la question d'Ethiopie et en particulier sur celle du chemin de fer de Djibouti :

1° Déclare approuver hautement la politique suivie par le gouvernement qui négocie à Londres et à Addis-Ababa pour assurer l'exécution de l'acte de concession de 1894 qui a permis la fondation de la Compagnie Impériale de chemin de fer d'Ethiopie ;

2° Emet le vœu que si des arrangements internationaux sont passés pour assurer la neutralité de l'Ethiopie, le plus grand nombre de nations possible soient appelées à y prendre part.

Que Djibouti soit transformé en port franc par un acte spontané du gouvernement français et non par une convention internationale ;

Que notre représentation à Addis-Ababa soit améliorée de façon à permettre le succès des négociations que nous devons poursuivre en Ethiopie pour assurer la construction du chemin de fer jusqu'à Addis-

Ababa, par une Compagnie française et conformément aux termes de l'acte de 1894.

Le 1er avril 1905, la question du chemin de fer d'Ethiopie venait au Sénat ou M. d'Aunay, après un exposé magistral de l'historique de la question, demandait au ministre des Affaires étrangères de faire connaître franchement la situation en Abyssinie et, continuait-il, « ... de nous faire savoir notamment s'il est engagé, comme le bruit en court avec persistance dans des négociations qui auraient pour but la conclusion d'un arrangement qui mettrait fin à nos privilèges en Abyssinie. J'estime qu'un pareil arrangement ne saurait être consenti sans qu'on eût au préalable consulté le Parlement et que, moins que jamais, nous ne saurions être mis aujourd'hui en présence de faits accomplis, pour les enregistrer purement et simplement. »

M. Delcassé, ministre des Affaires étrangères répondit qu'une lettre de Ménéick datée du 8 août 1904 disait « qu'il était de sa volonté que la Compagnie entreprenne vite les travaux de la ligne de Dire-Daouah à Addis-Ababa ». Le ministre déclarait ensuite que le gouvernement ne saurait favoriser l'internationalisation de la ligne et que si Djibouti devait devenir port franc ce serait par le seul effet de la volonté du gouvernement et enfin il ajoutait que le gouvernement, qui n'avait jamais voulu et ne voulait encore que du bien à Ménélick ne refuse-

rait pas de souscrire à un autre qui aurait pour objet le respect de l'inpépendance de l'Abyssinie et l'intégrité de son territoire.

Et dans la séance du Sénat du 3 avril M. Brunet demandait une solution prompte et énergique et déclarait que le gouvernement français... « ... ne pouvait pas se laisser acculer à cette situation d'avoir à payer une subvention de 25 millions à une compagnie qui serait représentée surtout par des étrangers et dont le but avéré est de s'emparer du chemin de fer. »

A cette époque on tenta de représenter Ménélick comme absolument décidé de lui-même à poursuivre l'internationalisation du chemin de fer et pourtant un pareil souci ne manquait pas que de surprendre chez un homme intelligent comme lui. Ménélick voyait fort bien que la France n'ayant pied que sur quelques kilomètres à la Côte des Somalis n'était pas dangereux tandis que l'Angleterre, l'enserrant de deux côtés et armant le Soudan et l'Italie qui avait failli conquérir l'Ethiopie, étaient des voisins autrement inquiétants. Mais l'horreur qu'avait Ménélick du chemin de fer français n'était pas le reflet de l'horreur du colonel Harrington. Pour nous donc, toute la question était de savoir si l'Angleterre voulait s'inspirer en Ethiopie des devoirs élémentaires de l'entente cordiale et en imposer le respect à son ministre auprès du souverain d'Ethiopie.

Cette situation se fit du reste bien jour à la fameuse séance du 11 avril tenue à Addis-Ababa et à laquelle une publicité aussi grande que possible a été donnée tendant à faire prévaloir l'internalisation. Mais des communiqués de cette séance il résultait que Ménélick ne s'était pas prononcé du tout dans ce sens.

Tout ce qu'il souhaitait c'était une entente entre les puissances; il désirait le chemin de fer mais le mode de construction lui était indifférent; il voulait être débarrassé de cette question qui le préoccupait fort mais la solution française ne lui inspirait aucune répugnance.

Le colonel Harrington avait du reste très bien préparé la mise en scène et tout tendait à surprendre un instant la bonne foi du ministère français pour lui arracher une parole imprudente dans le sens de l'internationalisation; mais les instructions de ce dernier étaient formelles et à la suite des séances du 1er et du 3 avril dont nous avons parlé plus haut, le ministre des Affaires Etrangères lui avait fait savoir que son gouvernement repoussait l'internationalisation.

Le 10 avril au soir, M. Lagarde avait reçu une convocation écrite de la main de M. Ilg, l'invitant à se rendre le 11 à 4 heures de l'après-midi au Guebi. L'Empereur voulait lui parler; le représentant russe M. de Likatscheff avait reçu la même con-

vocation. La conférence eut lieu à l'heure prévue et il y avait comme assistants : M. Alfred Ilg, conseiller intime de l'Empereur, le ministre d'Angleterre accompagné du vice-consul Heard et du capitaine Bryan England qui représentait les frères Ochs ; le comte Caëtuni représentant l'Italie, les représentants de France et de Russie et une vingtaine de Ras et de dignitaires M. Chefneux, malade ne put y assister.

Le premier, Ménélick prit la parole et prononça quelques mots significatifs : « La convention de 1902 votée par les Chambres françaises, disait-il, portait atteinte à l'indépendance de l'Ethiopie ; alors je me suis fâché, j'ai retiré l'autorisation de continuer la ligne jusqu'à Addis-Ababa. Depuis, les trois gouvernements intéressés, anglais, français et italien n'ont pu se mettre d'accord au cours des négociations entreprises et le chemin de fer ne s'achève pas ; je mourrai donc sans aller à Djibouti contempler de grands navires et m'embarquer pour aller visiter en Europe les nations armées ? Je suis las de tout cela et si les trois gouvernements ne parviennent pas à s'entendre, je construirai la ligne avec mes propres moyens (1). »

Puis ce fut une véritable réquisition que Sir Har-

1. Ernest Vincent. *Renseignements coloniaux et documents publiés par le comité de l'Afrique française et le comité du Maroc*, 1905, p. 292.

rington prononça contre M. Lagarde, mais celui-ci se retrancha derrière les instructions de son gouvernement et répondit : « La France et son ministre en Ethiopie ont prouvé en maintes circonstances qu'ils ne désiraient nullement intenter à l'intégrité de l'Empire. Quant à la question du chemin de fer il m'est impossible de la discuter maintenant puisqu'elle fait l'objet de négociations entre Londres et Paris (1). »

M. Lagarde envoya le 12, le compte rendu de la séance au gouvernement français et le 19 il recevait une réponse dans laquelle le ministre des Affaires Etrangères disait : « Qu'il avait déclaré au Sénat, à la Chambre des députés et au Conseil des ministres que le chemin de fer devait demeurer français jusqu'à Addis-Ababa et qu'il était absolument d'accord avec Lord Lansdowne à ce sujet (2) ». M. Delcassé priait M. Lagarde de faire connaître à l'Empereur les intentions de son gouvernement.

M. Lagarde alla donc trouver l'Empereur ; il lui affirma qu'il était un souverain indépendant mais qu'il ne devait pas pour cela violer un traité qu'il avait passé. Ménélick objecta que la France et l'Angleterre n'étaient pas d'accord et que sir Harrington repoussait cette solution. Notre ministre déclara alors que sir Harrington avait pourtant reçu de Londres des instructions précises.

1. *Id.*
2. *Id.*

Aussitôt M. Ilg se rendit chez M. Harrington et lui demanda s'il était vrai que l'accord existât entre Londres et Paris. Celui-ci répondit qu'il n'avait reçu aucune instruction.

Cela peut s'expliquer par ce fait que les signatures n'étaient pas encore échangées entre la France et l'Angleterre. Du reste, dans les mois qui suivirent, le représentant anglais continua à affirmer qu'il ignorait tout.

Le Temps du 23 juillet 1905 publiait le rapport du Conseil d'administration à l'assemblée générale des actionnaires de la « New African Company limited » ; un passage surtout en est d'une audace singulière : « Les administrateurs sont heureux de vous annoncer la réussite des efforts qui ont été faits en vue de l'internationalisation du chemin de fer éthiopien dans lequel votre Compagnie est intéressée par suite de sa participation dans l' « International Ethiopian Railway Trust and Construction C° ». Les principales puissances intéressées en Abyssinie sont actuellement en train de conclure d'accord avec l'Empereur Ménélick un arrangement pour la neutralisation de ce pays et pour l'internationalisation du chemin de fer Djibouti-Harrar. Le désir exprimé par le Négus de voir ce chemin de fer prolongé jusqu'à sa capitale Addis-Ababa devront maintenant être bientôt réalisé. L' « International Ethiopian Railway Trust and Construction C° » a en outre

obtenu certaines concessions minières et autres en Abyssinie et on espère que les affaires dans ce pays se développeront plus rapidement au fur et à mesure de l'extension des communications ferrées ».

C'était évidemment aller un peu loin. La Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens elle-même s'émut et, dans une lettre adressée au ministre des Affaires étrangères, elle protestait contre les insinuations faites en Angleterre et déclarait se refu ser à croire que le projet d'entente dont il était parlé fût vrai.

Du reste, à l'assemblée générale de la « New-African » tenue à Londres le 27 juillet et rapportée dans *Le Temps* du 4 août on a déclaré que c'était par erreur qu'on avait parlé de l'internationalisation de la ligne Djibouti-Harrar.

Différentes autres solutions furent également lancées dans les derniers mois de 1905 ; il en était une notamment qui consistait à neutraliser l'Ethiopie et à laisser de côté la question du chemin de fer, mais il était parfaitement inacceptable pour la France de laisser ainsi l'Ethiopie à la portée et à la disposition de ses deux voisins, l'Angleterre et l'Italie.

Puis, on assura dans les milieux bien informés que le gouvernement français voulait faire accepter à la Compagnie un arrangement qui la sauverait au dernier moment : Moyennant une réduction du capital obligation, enflé bien au delà des sommes encais-

sées lors de l'émission des titres, le gouvernement aurait été décidé à demander aux Chambres la garantie d'intérêt nécessaire pour permettre de trouver le capital nécessaire à l'achèvement de la ligne jusqu'à Addis-Ababa.

C'était la solution la plus élégante qui pût intervenir alors et, au moment où il était question de cette combinaison, il faut remarquer que l'opposition du colonel Harrington tendait à diminuer. C'était, on en est sûr maintenant, grâce à l'ascendant pris sur lui par ce représentant anglais, que Ménélick avait refusé de donner l'autorisation de continuer la ligne. Or depuis peu, le colonel Harrington paraissait moins intransigeant ; sans doute il avait reçu de son gouvernement des instructions formelles d'avoir à régler sa politique personnelle sur la politique générale de l'Angleterre, et peut-être aussi l'assurance de l'arrivée du représentant allemand à Addis-Ababa l'avait-elle refroidi un peu : la collaboration allemande dans l'œuvre de l'internalisation ne paraissait que médiocrement réjouir le colonel.

A propos de sir Harrington et au sujet de sa politique en Abyssinie il nous faut ici ouvrir une parenthèse pour dire quelques mots d'une institution à laquelle il consacra ses efforts ; nous voulons parler de la « Bank of Abyssinia ».

Le colonel Harrington, qui travaillait parallèle-

ment au Trust, ne travaillait pas entièrement dans son sens. Dans la question du chemin de fer, il est vrai qu'il voulait internationaliser mais, il ne voulait pas se servir, du Trust dans lequel il n'avait qu'une confiance relative ; il voulait user de la nouvelle « Bank of Abyssinia », du groupe Cassel. Il prévoyait la construction d'une ligne qui, éthiopienne en apparence, serait anglaise en réalité ; il se servait du Trust, il faut le reconnaître, mais il comptait l'éliminer au bon moment.

Du reste, le but de sir Harrington n'était pas « de conquérir et d'annexer l'Ethiopie ; il voulait faire entrer l'empire dans la zone d'influence égyptienne pour ouvrir aux produits du Soudan une route commode et rapide vers la mer, permettre d'appuyer solidement le « Cap au Caire » au massif abyssin, diminuer notre influence et plus tard, enfin, assurer un rôle prépondérant ou unique à l'Angleterre, dans le développement commercial du pays qu'il estimait devoir être assez considérable mais dans longtemps. Le terme ultime de cette politique devait être l'absorption de toute l'Etgiopie dans l'immense empire anglais de l'Afrique orientale (1). »

Sir Harrington, pour mener à bien un tel projet voulut d'abord organiser financièrement l'empire et

---

1. Ernest Vincent. Supplément au *Bulletin de l'Afrique française*, n° 8, 1905, p. 290.

y créer une banque ; il ne trouva pas d'argent à Londres et dut s'adresser au Caire où l'affaire se conclut avec la « National Bank ». Il ne s'agissait plus que de faire accepter la chose par Ménélick ; on y pourvut en lui proposant de prendre à gros intérêts une partie de son trésor et, dans la première quinzaine de mars 1905, l'Empereur signa l'acte de concession qui créait une banque d'Abyssinie au capital de 500.000 livres sterling.

La Banque d'Egypte qui en réalité était à la base de la chose, pour qu'on ne l'accusât pas de mettre la main sur les finances abyssines, offrit à la France et à l'Italie de verser chacune un quart du capital social ; mais c'était là quelque chose de tout à fait illusoire, car en réalité la « Bank of Abyssinia » n'est qu'une sorte de filiale de la « National Bank of Egypt ». Les articles 15 et 15 *bis* des statuts indiquant la composition du Conseil d'administration le prouvent bien : il y a cinq Anglais, trois Allemands et un Italien, pas de Français,

Il était évident que dans les premiers temps la banque ne rapporterait guère ; mais sir Harrington avait voulu surtout créer un instrument grâce auquel il pourrait essayer d'accaparer d'une façon détournée le chemin fer de impérial.

Mais, revenons à notre historique :

Un journal anglais, le *Morning Post* publiait en

juin 1905 deux articles (1) dans lesquels la question d'Ethiopie revivait avec toute son acuité. Citer ces deux articles serait trop long ; il nous suffira de dire que la base de leur argumentation était toujours le sophisme d'après lequel le chemin de fer restant complètement français était une pure opération politique, tandis que le chemin de fer internationalisé devenait une entreprise purement commerciale.

Nous n'entreprendrons pas de réfuter cette conclusion tant la preuve du contraire saute aux yeux, mais nous dirons seulement que la ténacité de sir Harrington à faire accepter l'internationalisation prouvait suffisamment qu'il avait des visées politiques.

Pendant tout ce temps, l'« Internaional Ethiopian Railway Trust » avait fait des progrès énormes et, ne se contentant plus de l'Abyssinie, il pénétrait jusque dans notre colonie française. Il était devenu acquéreur de 55 lots parcellaires de concessions, la plupart bâtis, représentants 50.000 mètres de terrains habilement choisis par toute la ville : au plateau de Djibouti, au plateau du Serpent et au plateau du Marabout. Il s'était fait donner en outre près de 46 hectares d'un seul tenant à Ambouli, là où se

1. Voir le *Bulletin du Comité de l'Afrique française* de février 1906.

trouve l'eau et où sont les quelques jardins de la colonie. Il est juste de dire que les concessions avaient été accordées à une société française ; la « Société industrielle d'Orient », mais cette société les avait transférés au Trust anglais en fin 1904.

Durant le mois d'avril 1906 la question d'Ethiopie qui paraissait sommeiller un peu fut de nouveau mise sur le tapis. Différentes notes furent publiées à cette occasion qui, bien que très brèves, tendaient pourtant suffisamment à remettre les choses au point. Le Gouvernement français avait du reste nommé une commission interministérielle d'enquête sur le chemin de fer d'Ethiopie et l'avait composée de fonctionnaires ne s'étant pas encore occupés de cette affaire. L'Angleterre de son côté paraissait décidée à entrer définitivement dans la voie de la conciliation et le nouveau cabinet italien, le cabinet Giolitti Tittoni semblait aussi mieux disposé.

Cet accord entre la France, l'Angleterre et l'Italie fut en effet définitivement arrêté à Londres le 6 juillet 1906 ; il n'était plus alors suspendu qu'à l'assentiment du Négus ; il garantissait fortement l'intégrité du royaume d'Ethiopie. L'Angleterre, l'Italie et la France s'engageaient à ne pas intervenir en Ethiopie sans s'être au préalable consultés. En second lieu, l'accord reconnaissait que le chemin de fer de Djibouti-Diré-Daouah-Addis-Ababa devait conserver le caractère français. On admettait, il est vrai, que des

entreprises anglaises et italiennes pourraient établir des chemins de fer dans d'autres parties de l'Ethiopie, mais cette concession était indispensable, étant donné l'état de choses dans l'Afrique Orientale.

Il n'y avait donc plus qu'à attendre l'assentiment de Ménélick et l'on pouvait espérer que celui-ci ne se ferait pas trop attendre, surtout parce que la politique de sir Harruglin avait déjà changé depuis l'arrivée d'un représentant allemand à Addis-Ababa, et parce que les instructions de son pays feraient le reste.

Malgré cela, il était facile de prévoir que des influences nombreuses allaient tâcher de se faire jour auprès de Ménélick pour l'empêcher de ratifier l'accord entre la France, l'Italie et l'Angleterre. Le *Matin* du 19 juillet 1906 affirmait que les partisans français du Trust agiraient de cette façon et une brochure qui ne tarda pas à être publiée leur donna raison :

La question du chemin de fer éthiopien et la dîme de 10 o/o, publiée sous les auspices du Comité du Commerce et de l'Industrie, était un véritable plaidoyer fait pour la Compagnie par elle-même. Cette brochure rappelait le désir qu'avait Ménélick de voir la ligne internationalisée, désir dont nous avons démontré la fausseté, et elle dévoilait aussi les intentions nouvelles de la Compagnie.

La tactique nouvelle de la société consistait à

jouer encore de l'opposition du Négus. Et la même brochure disait aussi, qu'ayant été tenue en lisière par le gouvernement il était juste que la compagnie fût laissée à même de se tirer d'embarras comme elle l'entendrait et, d'après elle, cela était possible grâce à la dîme concédé par Ménélick sur les marchandises montant de la mer ou y descendant. Cette dîme permettrait de bien gérer le tronçon actuel. « Quant à la section à construire pour relier Diré-Daouah à Addis-Ababa, il s'agissait de faire contracter par l'Empereur d'Ethiopie l'emprunt nécessaire à cette construction, laquelle serait effectuée par la Compagnie impériale qui a reçu le monopole de cette construction et qui l'exploiterait sur le contrôle commercial des puissances ayant intérêt à proclamer l'intégrité de l'Ethiopie, à reconnaître son indépendance, à faciliter son évolution. » (1). Et cet emprunt devait être conclu grâce à la *Bank of Abyssinia.*

C'est ainsi une façon de dire au gouvernement qu'il avait eu tort de ne pas surveiller de plus près les agissements de la Compagnie et, pour faire passer la chose on lui ménageait une porte de sortie grâce à la *Bank of Abyssinia.*

Cette combinaison, le gouvernement ne pouvait l'accepter sans retomber dans tous les inconvénients

---

1. *Bulletin du Comité de l'Afrique française,* août 1906, p. 219.

de l'internationalisation, la banque d'Abyssinie étant au moins aussi politique que commerciale.

Le gouvernement paraissait du reste vouloir reprendre sérieusement l'affaire en main ; c'est ainsi que pour payer le coupon de septembre 1906 il ne permit pas que l'on recourut au procédé habituel, c'est-à-dire à la conclusion par la Compagnie d'engagements de plus en plus écrasants envers l' « International Ethiopian Railway Trust ». Il se refusa à laisser émettre de nouvelles obligations qui auraient été immédiatement accaparées par le Trust et aurait encore aggravé le passif.

A la suite d'une déclaration faite le 1er novembre 1906 à la Chambre des communes par M. Edward Grey, il fut aisé de voir que le côté diplomatique de la question d'Ethiopie avait cessé et que les nations signataires du traité du 7 juillet à Londres, c'est-à-dire la France, l'Angleterre et l'Italie avaient conclu un engagement définitif. Le traité avait été communiqué à Ménélick pour qu'il fît des observations s'il le voulait ; mais l'Empereur ne fit aucune déclaration.

La tâche des ministres des Affaires étrangères et des Colonies était donc finie et la parole était au ministre des Finances qui devait trouver la meilleure solution pour conserver à la Compagnie son existence française. Il fallait que le gouvernement sût les sacrifices qu'il pouvait encore faire pour sauver une affaire dans laquelle il avait déjà engagé 25 millions.

On proposait au gouvernement de laisser simplement la Compagnie profiter de la dîme qui lui était accordée par les articles 9 et 10 de la concession de 1894.

Or, il ne paraît pas d'après l'article 10 que cette dîme s'applique à toutes les marchandises, mais seulement aux marchandises circulant entre Djibouti et Harrar. Cela se voit du reste dans un traité signé par Ménélick avec l'Angleterre le 14 mai 1897 et dont l'article 3 est ainsi conçu : « Il est convenu que la route des caravanes entre Zeïla et le Harrar, par voie de Gueldessa, restera ouverte dans tout son parcours au commerce des deux nations ». Et encore dans l'assemblée de la Compagnie du 29 octobre 1906 on parlait de la dîme sur les marchandises montant ou descendant *par le chemin de fer :* c'était bien dire qu'il n'y avait rien à percevoir sur les autres.

Tout récemment du reste, la Compagnie se décidait à user de cette dîme et encore ne voulut-elle percevoir que 7 o/o au lieu de 10 o/o ; l'effet produit ne se fit pas attendre ; les commerçants de Djibouti renoncèrent à faire leurs envois par le chemin de fer et dirigèrent une caravane sur Harrar.

Les résultats de l'application de la dîme sont du reste assez bizarres : « En 1905, d'après les chiffres avancés il y a quelque temps par la Compagnie, la dîme aurait dû produire 1.700.000 francs pour

13.230 tonnes transportées. La valeur moyenne de la tonne ressortirait donc à 1.280 francs dont le dixième est 128 francs. D'après le tarif de chemin de fer en 1904, le transport d'une tonne entre Djibouti et Dire-Daouah était de 124 francs. En y ajoutant non pas même les 128 francs de la dîme mais les 89 fr. 60, soit les 7/10 que l'on dit perçus maintenant par la Compagnie, on trouve que le prix de transport d'une tonne par le chemin de fer serait à l'heure actuelle de 213 fr. 60. Or par caravane, entre Zeïla et Harrar, le transport d'une tonne ressortissait à 103 fr. 40 au cours du thaler il y a quelques mois. Pour Djibouti les prix seraient un peu plus forts mais sans approcher quand même de ceux qu'impose maintenant la Compagnie. (1) »

D'après ce que nous avons vu plus haut, on ne saurait espérer un droit frappant toutes les marchandises passant en Ethiopie, et la perception de cette dîme (sur laquelle nous reviendrons du reste), tuerait le port de Djibouti.

Nous n'avons, parlant du chemin de fer éthiopien, considéré jusqu'à présent que le trafic purement commercial ; ce trafic sans doute est appelé à augmenter considérablement au fur et à mesure que la civilisation pénétrera en même temps que la ligne,

1. *Bulletin du Comité de l'Afrique française*, novembre 1906, p. 318.

plus avant dans l'intérieur de l'Abyssinie. Mais ce chemin de fer transporte également des voyageurs et il est apprécié de plus en plus par les naturels du pays.

Les quelques chiffres que nous possédons à ce sujet et que nous n'avons trouvés malheureusement que jusqu'en 1903 sont assez significatifs :

En 1900, 1178 voyageurs se servirent du chemin de fer ; en 1901 le chiffre monta à 2.754 pour atteindre 8.265 en 1902. La progression du reste ne fait qu'augmenter car, pour le premier trimestre de 1903, les statistiques constatent un nombre de 2.531 voyageurs, ce qui fait une dizaine de mille pour l'année complète.

Et, il ne faudrait pas croire que les conditions seront les mêmes dans ces pays désertiques que dans nos pays civilisés. Le luxe et le confort de nos transports modernes ne peuvent rappeler que de très loin les différentes péripéties auxquelles le voyageurs colonial dut s'attendre au cours de ses pérégrinations lointaines. Nous avons trouvé dans un journal tout récent (1), le compte rendu du voyage fait sur la ligne éthiopienne et, il nous a paru intéressant de le citer pour donner une idée bien nette de ce qu'est actuellement la ligne de chemin de fer dont nous venons de nous occuper.

---

1. *Dépêche coloniale Illustré* du 31 janvier 1907.

...« Notre train parti à six heures s'arrête aux gares d'Ambould, de Holl-Holl (frontière abyssine) au kilomètre 90, d'Ali-Sabiet et de Daoneulé au kilomètre 100... Près de la gare de Holl-Holl la voie franchit un ravin de 174 mètres de largeur sur 30 mètres de profondeur. Au-dessus de cette tranchée un viaduc a été lancé à l'américaine, charpente métallique dont les piliers à claire-voie supportent simplement les rails. Les ouvriers employés à la construction de ce pont, d'une allure si hardie, ont eu à supporter au fond du ravin une température de 70 degrés. La manipulation des pierres employées à la construction des soubassements exigea l'emploi de gants épais destinés à empêcher les brûlures causées aux mains par le seul contact des matériaux. Nous repartons pour passer à Adelé, à Aïcha, à Lassouat, au col du Har et à Adagalla. On roule en plein désert somali... A partir du kilomètre 150, le désert change d'aspect ; nous sommes lancés dans une vaste plaine de sable, couverte par places d'une herbe maigre, roussie par le soleil, broutée de ci de là par quelques troupeaux de moutons ou de chèvres qui fuient au passage du train. Dans notre compartiment, le thermomètre marque 32 degrés et la température dépasse même de temps à autre brusquement ce chiffre, lorsqu'on traverse un tourbillon, sorte de trombe de poussière comme il s'en forme par centaines. L'air devient absolument irrespirable.

Passé Adagalla, nous arrivons à un pont enlevé par le torrent ; la voie est complètement ravinée sur une distance de plus d'un kilomètre. En beaucoup d'endroits, sur une longueur de plusieurs mètres, les rails soudés à leurs traverses et reliés l'un à l'autre par les éclisses et les boulons ont sous eux des vides de 30 à 50 centimètres. Le pont n'existant plus, les agents de la Compagnie du chemin de fer ont creusé dans les deux berges du torrent des tranchées en pente et relié les deux tronçons de voie par une « corde molle » ainsi qu'ils l'appellent, c'est-à-dire par des rails qui sont posés à même sur le lit en ce moment desséché du torrent. Semblable voie ferrée paraît ahurissante pour tout autre que le machiniste qui, le sourire aux lèvres, lance sa machine vers la rivière. Le train penche à droite puis à gauche, notre voiture pique en avant, puis se cabre au point de faire chevaucher son unique tampon sur celui de la voiture qui la précède ; nous éprouvons, au milieu d'un bruit assourdissant de ferraille, une série de chocs violents tant pendant la descente très raide dans le torrent que pendant la montée plus raide encore sur l'autre rive et, nous voilà au delà de l'obstacle.

Nous arrivons successivement à Mello, puis à Arraone.

Entre cette gare et celle d'El-Bah, autre pont en-

levé ; mais ici la « corde molle » n'a pas été installée et le passage sera moins rapide.

Le train ayant dû s'arrêter à plusieurs kilomètres de la rivière, nous nous entassons tant bien que mal avec les quelques malles que l'on nous permet d'emporter sur de petits wagonnets découverts poussés par des Somalis qui chantent pour se donner à la fin des jarrets et des biceps.

Le spectacle qui nous attend à la rivière, où nous arrivons à la nuit à peu près tombante, n'est guère réjouissant ! Sur la berge, les rails tordus comme des fêtus de paille affectent les formes les plus variées. Les deux énormes travées métalliques de plus de 10.000 kilos qui formaient le tablier du pont ont été emportées à plus de 100 mètres par les eaux ; la pile du milieu, lourde et massive, formée de blocs de pierres et de ciment, est couchée dans le lit du torrent. La crue a atteint de telles proportions que sous laberge opposée,le terrain a été affouillé et enlevé sur une longueur de 70 mètres et que la culée de pierre du pont se dresse isolée, comme une simple pile.

Nous traversons la rivière à pied et trouvons sur la rive opposée un train venu du terminus qui nous attend. Le restant des passagers et des bagages nous rejoignent peu à peu ; le train se met en marche après une assez longue attente et arrive à 11 heures 1/2 du soir à Dire-Damah. Nous avons donc mis plus de dix-sept heures pour parcourir 310 kilomètres du chemin de fer d'Ethiopien »...

CONCLUSION

L'accord Franco-Anglo-Italien du 13 décembre 1906. — Ses suites

---

Le 13 décembre 1906 un grand pas fut fait vers la solution de la fameuse question éthiopienne. A cinq heures du soir, M. Paul Cambon, ambassadeur de France et le marquis de San-Giuliano, ambassadeur d'Italie, se rendirent au Foreign-Office où il furent reçus par sir Edward Grey, ministre des Affaires étrangères. Tous trois apposèrent leur signature au bas du traité relatif à l'Abyssinie qui fut paraphé à Londres le 6 juillet dernier.

Ce traité, dont on trouvera le texte complet plus loin, est en somme une satisfaction aussi grande que possible accordée aux ambitions de la France. Un seul point donne une légère entorse aux principes que nous aurions désiré y voir contenus mais c'était là une chose rendue nécessaire par les circonstances

et à laquelle un remède peut du reste exciter. Nous en parlerons tout à l'heure en examinant les différents articles du traité.

Après des considérations sur les différents intérêts qu'ont les trois puissances contractantes à garantir l'intégrité de l'Abyssinie, la France, la Grande Bretagne et l'Italie déclarent être d'accord (art. 1) pour maintenir le *statu quo* politique et territorial du Ethiopie. Quant aux demandes de concessions (art. 2), les puissances signataires donneront à leurs représentants des instructions pour que les concessions accordées dans l'intérêt d'un des trois Etats ne nuisent pas aux intérêts des deux autres. En cas d'intervention d'une quelconque des nations dans les affaires du pays, il faudrait une entente préalable pour déterminer cette intervention. Si le *statu quo* actuel venait à être troublé il est bien entendu que la France, la Grande Bretagne et l'Italie feraient tous leurs efforts (art. 4) pour maintenir l'intégrité de l'Ethiopie.

Les trois gouvernements sont d'accord (art. 6) parce que le chemin de fer de Djibouti soit prolongé de Dire-Daouah à d'Addis-Ababa par la Compagnie du chemin de fer éthiopien ou par une autre compagnie française à elle substituée, avec l'agrément du gouvernement français. Les nationaux des trois pays seront traités de la même manière sur le chemin de fer ou à Djibouti.

Chaque société fondée sous les auspices d'une nation contractante (art. 7) devra comprendre dans son Conseil d'administration un représentant de chaque autre nation contractante. Les nationaux de tous les autres pays seront également traités.

La concession accordée primitivement au delà d'Addis-Ababa est abandonnée (art. 8) et le gouvernement français s'abstiendra de toute intervention en ce qui la concerne.

Il est entendu (art. 9) que chaque pays sera plus spécialement chargé de construire les lignes de chemin de fer située dans sa zone d'influence. Le gouvernement anglais se réserve le droit de se servir, le cas échéant, de l'autorisation accordée par l'Empereur Ménélick, à la date du 28 août 1904, de construire un chemin de fer du Somaliland britannique à travers l'Ethiopie jusqu'à la frontière soudanaise à la condition toutefois de s'entendre au préalable avec les gouvernements français et italien, les trois gouvernements s'interdisant de construire, sans entente préalable, aucune ligne pénétrant en territoire abyssin ou devant se raccorder aux lignes abyssines et de nature à faire concurrence directe à celles qui seront établies sous les auspices de l'une d'elles. Les représentants des trois puissances (art. 10) devront agir de pair et, en cas de désaccord, en référer à leur gouvernement respectif.

Telles sont les principales clauses contenues dans

l'accord franco-anglo-italien du 13 décembre 1906.

Ainsi sont réalisés les vœux que nous avons vus émis par le comité de l'Afrique française : L'intégrité de l'Ethiopie est garantie aussi solidement que possible, le chemin de fer de Djibouti à Addis-Ababa reste français et Djibouti devient port franc.

La seule réserve, à la laquelle nous faisions allusion un peu plus haut, résulte de l'article 9 qui prévoit par l'Angleterre le droit de construire un chemin de fer du Somaliland britannique à la frontière du Soudan. Le plus sûr moyen de laisser cet article à l'état de simple projet est de hâter la fin du chemin de fer français car, le jour où il existera, il serait très onéreux de le doubler par une ligne de 800 kilomètres de largeur d'autant plus que le débouché du « Cap au Caire », paraît devoir être Sonakin (Port-Soudan) et non pas Zeïla.

Tout l'intérêt de la question réside donc actuellement dans un achèvement le plus prompt possible des travaux de construction de la voie ferrée. A ce sujet il ne nous paraît pas inutile de faire remarquer que si le chemin de fer depuis le 1er janvier 1903 a atteint la ville nouvelle de Dire-Daouah ce n'est là qu'un commencement ; 310 kilomètres de voie ferrée sont actuellement livrés à l'exploitation mais ce n'est même pas la moitié de l'œuvre à accomplir puisque 460 kilomètres environ restent encore à construire. Le terminus de la ligne sera la ville d'Addis-Ababa.

puisque le tronçon vers le Nil Blanc est abandonné, d'après la dernière convention. Il importe donc d'atteindre le plus vite possible cette ville pour que l'œuvre qui a eu tant de mal à demeurer française porte enfin ses fruits. Mais, si la chose paraît facile maintenant que la partie politique est tranchée, il ne faut pas oublier que la partie financière reste à élucider. Ce n'est pas tout d'avoir l'autorisation de pousser les travaux du chemin de fer, il faut aussi en avoir les moyens ; et, c'est à la recherche de ces moyens que le gouvernement doit s'attacher. Comment les ministres compétents tâcheront-ils de résoudre la question financière, c'est ce que nous ne saurions dire ni même prévoir, et pourtant il est un système qui, à notre avis, trouverait ici sa place. Mais avant de voir ce que le gouvernement pourrait faire il nous faut examiner ce que la Compagnie a fait pour se tirer d'embarras. Nous abordons ici la fameuse question de la dîme que nous n'avons fait qu'effleurer précédemment et sur laquelle il nous faut donner quelques détails :

Nous avons vu que l'article 9 de l'acte de concession du 9 mars 1894, passé entre Ménélick et M. Ilg, accordait à la Compagnie le privilège de prélever un droit de douane de 10 o/o sur toutes les marchandises montant ou descendant.

Et l'article 10 ajoute : Sa Majesté le Roi des rois d'Ethiopie donne l'ordre que toutes les marchanhises

partant de Harrar ou venant de Djibouti soient désormais transportées par le chemin de fer.

Dans toute autre localité où pourraient arriver des marchandises des douaniers du gouvernements prélèveront sur place les droits.

Ainsi cette dîme présentait un intérêt capital pour la bonne réussite des affaires tout au moins au point de vue purement pécuniaire, abstraction faite de toutes les autres considérations. Mais si une taxe de cette nature est un instrument dont il est bien tentant de se servir pour une société il faut voir si cette arme ne peut pas se retourner contre ceux qui la manient et causer les pires désastres.

C'est ce que la Compagnie Impériale du chemin de fer ne paraît guère avoir considéré quand elle voulut la mettre en application ou plus exactement on serait tenté de croire que la Compagnie pensait jouir d'un privilège s'étendant sur des marchandises qui *devaient* nécessairement passer entre ses mains. Or c'est là que fut son erreur car Ménélick n'entendait nullement donner un monopole de transit à notre port de Djibouti ; les faits l'ont suffisamment prouvé, entre autres, différents traités avec l'Angleterre (1) au sujet de marchandises à transporter.

---

1. Traité avec l'Angleterre du 14 mai 1897 dont l'article 3 est ainsi conçu :

« Il est convenu que la route des caravanes entre Zeïla et le Harrar par voie de Gueldessa restera ouverte dans tout son parcours au commerce des deux nations. »

La Compagnie avait donc déclaré dans une circulaire qu'à partir du 15 novembre 1906 la dîme de 10 o/o *ad valorem* serait perçue sur le montant des marchandises de ou pour l'Abyssinie. Cette décision jeta un véritable désarroi dans le commerce local et nous ne saurions mieux faire pour le montrer que de nous reporter à une séance de la Chambre de commerce de Djibouti du 14 novembre 1906. Cette Chambre de commerce avait fait établir un tableau montrant les taux des différents prix par chemin de fer et par canauux avec la dîme. Nous croyons intéressant de le reproduire.

Nomenclature	Valeur de la tonne	Chemin de fer	10 o/o	Total	Caravane	Différence en plus par chemin de fer
—	—	—	—	—	—	—
Abou Djedid ...	2.300	80	230	310	90	220
Pétrole.....	210	77,50	21	98,5	90	8,50
Sucre.....	350	77,50	35	112,5	90	22,5
Cartouches.....	3.000	186	300	486	90	396
Alcool.....	520	124	52	176	90	86
Café.....	1.700	84	170	254	90	164
Peaux de bœuf..	2.000	100	200	300	90	210
Peaux de chèvre	3.000	100	300	400	90	310
Cire.....	2.700	100	270	370	90	280
Ivoire.....	20.000	246	2.000	2.246	90	2.156
Armes.....	5.625	186	562,5	748,5	90	658,50
Soieries.....	12.000	124	1.200	1.324	90	1.234
Cotonnades....	4.000	100	400	500	90	410
Quincaillerie...	2.000	93	200	293	90	203

Ces chiffres sont assez significatifs par eux-mêmes et se passent de commentaires. Aussi, grâce à la dîme de 10 o/o le prix du chemin de fer qui pour la plupart des marchandises était déjà supérieur à celui des caravanes, se trouvait considérablement augmenté et, le gain réalisé par la rapidité et la sûreté du transport ne parvenait plus à balancer la différence des tarifs. C'est ce que voient les membres de la Chambre de commerce de Djibouti et, après avoir pris connaissance du tableau indiqué, ils adressèrent au gouverneur un vœu ainsi conçu auquel ils joignirent le susdit tableau : « Les négociants soussignés, en adressant à M. le Gouverneur l'état comparatif des frais de transport par caravane terrestre et par voie ferrée entre Djibouti et Dwe-Dama et *vice-versa* lui font respectueusement connaître qu'ils sont forcément résolus à utiliser la voie caravane et à abandonner la voie ferrée si la décision de la Compagnie impériale éthiopienne de prélever une dîme de 10 o/o *ad valorem* sur le montant des marchandises n'est pas rapportée sans retard ».

M. Vée, chef d'exploitation de la Compagnie éthiopienne, le seul des membres de l'assemblée qui n'eût pas ratifié la proposition demanda la parole et déclara que cette décision de percevoir la taxe, prise par la Compagnie, n'était nullement arbitraire puisqu'elle constituait une des clauses essentielles de l'acte impérial de concession de 1894. Mais, le pré-

sident, M. Garrigou, lui répondit qu'une telle décision lui paraissait au moins prématurée et qu'en tous cas, la Compagnie aurait dû prévenir le commerce trois mois à l'avance pour lui donner le temps de liquider toutes ses affaires en cours.

Et, dans sa séance du 20 décembre 1906 la même Chambre de commerce émettait un nouveau vœu (1) appuyé par des considérants sérieux et tendant au même but : Nous le reproduisons car il est le résumé parfait de la situation et répond aux objections que pouvaient adresser les défenseurs de la société, partisans du maintien de la dime.

« La Chambre de commerce après en avoir délibéré très sérieusement, inquiète pour la prospérité de la colonie de la taxe nouvelle imposée par la Compagnie des chemins de fer éthiopiens sur le montant des marchandises expédiées par son réseau sous la dénomination de dime 10 o/o *ad valorem ;*

« Considérant que la question de la dime ne peut avoir sa raison d'être que tout autant que toutes les marchandises entrant ou sortant d'Abyssinie seront frappées de la même taxe ;

« Attendu que Sa Majesté l'empereur Menebek a fait connaître par les voies légales à tous les commerçants de son empire que par suite de la décision prise par la Compagnie impériale éthiopienne de frap-

1: Voir *Le Temps* du 7 février 1907.

per toutes les marchandises d'importation et d'exportation voyageant par son réseau d'un droit de 10 o/o *ad valorem ;* toutes les marchandises voyageant par caravanes ne sont pas soumises à ce droit de 10 o/o *ad valorem ;*

« Considérant que le commerce entre la côte et l'Abyssinie et *vice versa* est pour les quatre cinquième au moins entre les mains de maisons qui ont leur siège social à Aden ;

« Considérant que ces maisons d'Aden et même celles de Djibouti ne transitent leurs marchandises par Djibouti que parce que le chemin de fer leur en assure une expédition plus rapide et moins aléatoire ;

« Considérant que ces mêmes maisons trouvent un avantage pécuniaire à expédier et recevoir leurs marchandises par voie caravanière Jeyla-Gueldessa, puisque le trajet est plus court et par conséquent le prix de la charge moins élevé qu'entre Djibouti-Gueldessa et Djibouti-Dire-Daoua ;

Considérant de plus et surtout que les chefs des maisons ayant leur siège social à Aden étant tous sujets anglais auront un intérêt moral considérable à faire transiter leurs marchandises par le port anglais de Jeyla ;

« Considérant que le gouvernement local de Jeyla fait tout ce qu'il lui est possibles de faire pour assurer le plus de marchandises possible à transiter par son port ;

« Considérant pour toutes les raisons qui précèdent que toutes les maisons ne se décideraient à expédier et recevoir leurs caravanes de et à Djibouti que tout autant qu'elles y trouveront un avantage pécuniaire au Jeyla ;

« Attendu que si un tel exode se produit, c'est indiscutablement la ruine de notre port de Djibouti au moins pendant tout le temps que durera l'application de la dîme de 10 o/o *ad valorem* par la Compagnie impériale éthiopienne.

« Emet les vœux ;

1° Que le gouvernement français insiste auprès de la Compagnie Impériale éthiopienne pour supprimer la dîme de 10 o/o *ad valorem* jusqu'au jour où Sa Majesté l'empereur Ménélick croira devoir fermer toutes les porte de son empire à toutes les marchandises d'importation et d'exportation expédiées autrement que par la voie ferrée ;

« 2° Que le gouvernement local prenne les dispositions nécessaires pour sauver de la ruine imminente tous les intéressés. »

Ainsi, les commerçants de notre colonie ne se contentaient plus seulement de faire connaître au gouverneur l'état réel des choses, mais ils faisaient franchement appel au gouvernement et leur demandaient, usant des droits que lui conférait la convention de 1902, de mettre un terme à cette situation fâcheuse.

A la suite de ces justes récriminations et sur l'invitation formelle du ministre des Colonies, la Compagnie des chemins de fer éthiopiens décida de ne plus percevoir à dater du 14 février 1907 le droit de 10 o/o mais, tout en le faisant, elle déclarait que la perception de ce droit de 10 o/o avait été décidée avec l'agrément du gouvernement. En effet, disait la Compagnie, le droit de perception à Djibouti de cette dîme, droit stipulé dans l'acte de concession d'origine du 9 mars 1894 a bien fait l'objet d'une convention spéciale passée le 12 mars 1897 entre le ministre des Colonies et la Compagnie.

Nous trouvons dans *Le Temps* (1) la réfutation de cette allégation :

« Au ministère des Colonies il nous a été répondu que, si le gouvernement français avait en 1897 autorisé la Compagnie des chemins de fer éthiopiens à percevoir ce droit de 10 o/o *ad valorem* sur les marchandises transportées à travers le territoire de la colonie de Djibouti, cette autorisation était une conséquence du même droit que Ménélick semblait reconnaître en territoire abyssin à la Compagnie par les articles 9 et 10 du traité de concession ; mais Ménélick n'ayant pas laissé percevoir ce droit, le gouvernement français ne peut de son côté autoriser la Compagnie à en bénéficier. D'ailleurs, a-t-on ajouté,

1. *Temps* du 17 février 1907.

lorsque la Compagnie perçoit cette dîme sur les marchandises transportées sur le territoire de la colonie, elle le fit sans l'agrément du gouvernement français qui répondit simplement qu'elle agissait à ses risques et périls. »

Le procès-verbal de la séance de la Chambre de commerce de Djibouti, le 15 février enregistrait les remerciements que cette Chambre a envoyés à M. Milliès-Lacroix, ministre des Colonies, dès qu'elle a appris que sur l'imitation de celui-ci la Compagnie du chemin de fer avait suspendu jusqu'à nouvel ordre la perception de la dîme de 10 o/o *ad valorem* sur les marchandises convoyées par voie ferrée.

Le président M. Garrègue avait exprimé l'espoir « que la suspension actuelle serait suivi de la suppression définitive pour le plus grand bien de l'intérêt général et du chemin de fer lui-même. »

Telle est cette fameuse question de la dîme qui a depuis quelque temps grandement occupé nos milieux coloniaux. Il nous reste maintenant pour terminer cette brève étude sur le chemin de fer éthiopien à examiner quelle a été l'attitude du gouvernement français depuis l'accord du 13 décembre 1906 et quelle est la solution qui pourrait intervenir, capable de sauvegarder le mieux possible nos intérêts dans la Côte des Somalis.

Presque aussitôt la signature de l'accord, on décida que M. Lagarde depuis plusieurs années repré-

sentait la France auprès de Ménélick et se trouvait alors en congé ; ne retournerait pas en Afrique. La légation d'Addis-Ababa ne devait pas être pourvue immédiatement d'un titulaire. Par contre, M. Klobuhowski, ministre au Caire, accompagné de M. de Reverseaux inspecteur des Finances devait partir en Abyssinie en mission temporaire. Le gouvernement avait évidemment des instructions très spéciales à donner à M. Klobukowski puisque du Caire on le fit passer par Paris pour aller à Addis-Ababa. Mais chose à signaler il faut ajouter que cette mission n'est pas encore partie, ce qui tendrait à laisser supposer que nos ministres ne sont pas d'accord sur la solution à donner à l'affaire.

Quoi qu'il en soit, au lendemain de l'accord de décembre 1906, le bruit courut qu'une combinaison avait de fortes chances d'aboutir, qui était appuyée sur la « Bank of Abyssinia ».

Nous en trouvons l'exposé dans le *Bulletin du comité de l'Afrique française* (1) : « Le gouvernement négocierait la reprise et la continuation de l'affaire par la « Bank of Abyssinia ». La Compagnie actuelle, avec son passif et les résultats de sa gestion, serait absorbée dans l'entreprise nouvelle qui laisserait entre les mains du trust la construction de la nouvelle ligne jusqu'à Addis-Ababa. Il y aurait là cette

1. *Bulletin* de janvier 1907, p. 16.

novation que tant de gens espéreraient, parce qu'il n'y aurait pas, espère-t-on, à ramener l'affaire devant les Chambres et à procéder à une discussion publique. En obtenant pour la « Bank of Abyssinia » quelque concession plus ou moins apparente ou substantielle du Négus, par exemple de la perception d'une partie des droits de douane on pourrait en faire le banquier de l'entreprise et le charger de financer l'affaire ».

Si cette combinaison paraît avantageuse à certains, il nous paraît, au contraire, de bonne logique de dire qu'elle va carrément à l'encontre de la convention du 13 décembre 1906. Mettre l'affaire entre les mains de la « Bank of Abyssinia » c'est revenir à l'internationalisation dont nous avons démontré l'impossibilité plus haut. La « Bank of Abyssinia » est, en effet, une filiale de la « National Bank of Egyh » et, la prendre comme instrument de crédit ce serait consentir à la faillite complète de la convention. Du reste, elle n'a pas les capitaux nécessaires pour tirer la Compagnie d'embarras et il lui faudrait les chercher sur des marchés étrangers. Heureux encore serons-nous, si la France, pays des capitaux disponibles par excellence, n'apportait pas sa large part à la conclusion de l'emprunt.

Cette solution donc ne saurait être acceptée et si on la déclara acceptable en maints endroits il faut dire pourtant que le gouvernement ne parut pas devoir s'y arrêter. Certaines dispositions prises

récemment par le ministre des Colonies semblent, au contraire, prouver qu'il veut s'occuper sérieusement de l'affaire et ne pas laisser plus longtemps le trust sur ses positions.

Nous avons vu qu'à maintes reprises le trust était venu en aide à la Compagnie dont les finances n'étaient guère prospères (1). Or, pour une somme de moins de 500.000 francs nécessaire au paiement de ses coupons de décembre et de janvier, la Compagnie avait abandonné au trust ses établissements de Dire-Dahouak et les 60 premiers kilomètres de la ligne entre ce point et Djibouti. La chose est clairement dite dans le rapport lu le 19 février à Londres par les directeurs aux actionnaires de la Compagnie anglaise « The International Æthiopian Railway Trust ». On ajoute même que les actionnaires trouveront dans les pièces annexées la copie d'une lettre adressée par les directeurs au gouvernement français le 22 octobre dernier et relatant le concours financier donné par le trust au chemin de fer. Du reste, a-t-on le soin de dire en terminant : « En conformité avec les clauses du traité qui assure le maintien du caractère français au chemin de fer jusqu'à Addis-Ababa ce contrat a été cédé à une compagnie française de construction. »

1. Sur les conditions dans lesquelles le trust recommença à la fin de 1904 ses opérations avec la Compagnie du chemin de fer, voir *Bulletin du comité de l'Afrique française*, février 1907, p. 70.

Cette situation serait particulièrement grave si nous n'y trouvons un remède efficace. Ce remède est bien simple : il consiste à dire que de pareils traités sont absolument nuls par suite de l'article 5 § 3, de la convention de 1902 qui exige l'approbation du ministre des Colonies après avis du ministre des Finances.

Dans les circonstances actuelles, cet article 5 paraît devoir être appliqué ; c'est du moins ce qui résulte des déclarations faites par M. Miliès-Lacroix et reproduites dans le *Temps*. Nous ne pouvons mieux faire que de les citer textuellement (1). « Mon prédécesseur, dit le ministre des Colonies, a en effet, reçu la lettre du 22 octobre 1906 à laquelle le rapport aux actionnaires du Trust fait allusion, mais il n'y a pas été répondu et je dois dire que cette lettre, lorsque j'en ai eu connaissance m'a vivement surpris à divers égards.

J'ajoute que jamais je n'ai donné mon approbation à des contrats quelconques que la Compagnie du chemin de fer d'Abyssinie aurait pu passer avec l'International Æthiopian Railway Trust. Je proteste énergiquement contre les obligations que vous me signalez dans le rapport de cette campagne.

Non seulement je n'ai en aucune façon approuvé les transactions qui ont eu lieu entre la Compagnie

1. V. le *Temps* du 17 février 1907.

du chemin de fer et le Trust, mais le gouvernement a interdit de la manière la plus précise à la Compagnie tout emprunt, sous quelque forme que ce fut. Aussi lorsque j'ai appris l'existence des contrats dont vous m'entretenez j'ai fait savoir à la Compagnie du chemin de fer d'Abyssinie que sans préjuger des sanctions que la passation de ces contrats sans l'autorisation du gouvernement pourrait entraîner à son égard, j'ai tenu à constater que ces engagements violaient de la façon la plus évidente et la plus inacceptable, la convention signée en 1902 entre elle et le gouvernement français. »

Aussi notre ministre des Colonies déclare positivement qu'il ne saurait laisser plus longtemps la Compagnie trahir ses engagements et se mettre de plus en plus sous la cape des Anglais (1).

La parole est maintenant au ministre des Finances, c'est à lui qu'il appartient de décider et de soumettre aux Chambres la solution convenable. Cette solution ne doit pas tarder à intervenir car la Compagnie voit son passif augmenter actuellement de plus de 1 million et demi par an. De plus l'achèvement rapide du

---

1. Voir dans le *Bulletin du comité de l'Afrique française* de mars 1907, p. 84 et suiv. une longue lettre de M. Duros, vice-président de la Compagnie des chemins de fer éthiopiens dans laquelle il justifie la Compagnie des attaques dirigéescontre elle et tendant à démontrer qu'elle est de plus en plus dans la main des Anglais.

chemin de fer est la seule façon, comme nous l'avons dit plus haut, de rendre entièrement platonique le droit reconnu à l'Angleterre dans l'article 9 de la convention de décembre 1906 : droit de se servir, le cas échéant, de l'autorisation accordée par l'empereur Ménélick, à la date du 28 août 1904 de construire un chemin de fer de Somoliland britannique, à travers l'Ethiopie jusqu'à la frontière soudanaise.

Quant à nous, dans l'état actuel des choses, il nous paraît que deux solutions seules sont à envisager pour finir le chemin de fer ; deux garanties pour mieux dire : celle du gouvernement anglo-égyptien par l'intermédiaire de la « Bank of Abyssinie » son instrument et celle de l'Etat français.

Aboutir à la première, ce serait installer la politique anglo-égyptienne sur les derrières de notre protectorat de la Côte des Somalis. Nous en avons assez montré les effets fâcheux pour ne pas y revenir.

Quant à la seconde, à laquelle vont naturellement toutes nos préférences, elle nous paraît la seule qui soit compatible avec nos intérêts et avec l'orgueil que tout Français doit avoir de la puissance de son pays. Cette solution inévitable est d'accorder au chemin de fer de Djibouti une garantie d'intérêt.

Toute réorganisation de la Compagnie basée sur autre chose parait vouée à un échec certain En effet quelle est la situation actuelle ; il s'agit de trouver

des capitaux susceptibles d'assurer d'abord l'entretien et l'exploitation des 310 kilomètres de voie ferrée déjà construits et reliant Djibouti à Dire-Daouah et permettant ensuite de construire le second tronçon de Dire-Daouah à Addiss Ababa, tronçon large d'environ 460 kilomètres comme nous le disions plus haut.

Mais il est évident que dans les premiers temps, l'opération ne sera pas bonne ; le chemin de fer quoiqu'on en dise ne fera pas ses frais ; sans doute il ouvrira au commerce des contrées riches et fertiles il apportera le bien-être à des populations nombreuses, ravies de se voir pénétrées par la civilisation mais, ce n'est pas du jour au lendemain qu'un pareil trafic s'établit et il serait illogique d'espérer que ce trafic soit rémunérateur dès le premier jour. Dans ces conditions, il est aisé de voir que l'entreprise dépasse de beaucoup les forces des capitaux privés qui ne peuvent s'engager qu'avec l'espoir d'un bénéfice à peu près sûr et en tous cas immédiat. Les initiatives individuelles ne pouvant suffire c'est à l'Etat de leur venir en aide et « s'il veut faire appel à leur concours il faut qu'il se fasse leur associé » (1).

Il y aurait là du reste un placement avantageux pour lui, car le chemin de fer, garanti maintenant

---

1. Charles Michel. La question d'Ethiopie. *Revue politique et parlementaire* du 10 janvier 1907, p. 63.

par l'accord entre toute concurrence est, appelé à prendre un développement considérable dans un avenir très prochain.

La garantie de l'Etat est donc le seul moyen permettant de négocier l'emprunt indispensable pour mener à bien la tâche commencée. L'Etat abyssin pourrait au plus entier dans la combinaison et fournir aussi quelques ressources. Mais sa seule garantie serait tout à fait insuffisante pour imposer la confiance nécessaire. La politique abyssine change trop facilement pour que des capitalistes consentent à se fier à elle. Le gouvernement français doit donc regarder la chose en face et être prêt à parfaire par un aval à l'insuffisance du concours que l'on pourra trouver du côté éthiopien. Le concours pourrait consister dans l'octroi d'une partie des recettes des douanes des provinces traversées ou bien encore dans la reconnaissance d'une garantie kilométrique faite par le Négus qui se conformerait ainsi à l'usage que les pays traversés donnent une garantie kilométrique à leurs chemins de fer.

Du reste il serait dommage que sur un budget de près de 4 milliards on ne puisse trouver les 18.000 ou 19.000 francs nécessaires pour gager par un aval du gouvernement francais au concours éthiopien un capital de 50 millions nécessaire pour ne pas laisser tomber en faillite la politique nationale. Les recettes de Djibouti qui ne font qu'augmenter compense-

raient vite une parcelle avancée ; la subvention métropolitaine, comme nous l'avons montré plus haut, est en effet passée en dix ans de 577.000 à 115.000 francs.

Ainsi les ressources de la colonie pourraient dans l'avenir entrer pour une large part dans les charges de l'emprunt et le sacrifice demandé aux contribuables français ne serait pas aussi grand que certains voudraient le faire paraître.

Et enfin, pour terminer, qu'il nous soit permis de citer l'opinion d'un homme particulièrement compétent, du lieutenant-colonel Péron, qui, dans une étude datée de Djibouti en février 1607, document par conséquent tout récent, s'occupe de la question qui nous intéresse :

« Il faut remarquer que le trafic général du chemin de fer est passé de 7.760.500 francs en 1903 à 17.891.145 francs en 1906, et ne peut qu'augmenter dans l'avenir. Il donne même quelques chiffres, basés sur une moyenne d'opinion d'hommes compétents dont les statistiques futures indiqueront le degré de vérité. « Le trafic total de la ligne (1) semblerait ainsi devoir osciller, dès l'ouverture de la ligne aux alentours de 60 millions de francs déterminant un mouvement commercial de 90 millions au profit du port de Djibouti. Les mêmes personnes

1. La ligne une fois arrivée à Addis-Ababa.

comptent qu'après quelques années de pleine exploitation ce mouvement montera respectivement à 100 et 150 millions (1). »

Et quant à l'achèvement de la ligne le lieutenant-colonel Peron prône une solution énergique, la même dont nous parlions tout à l'heure. « Je voudrais qu'en cette affaire on cessât de regarder en arrière et que, comme les Anglais pour le chemin de fer de Mombassa au Nyanza, on sût passer l'éponge sur le passé en ne conservant de celui-ci que les enseignements nécessaires.

« Ici l'entreprise est bonne pour la France... Il faut donc promptement la mener à bonne fin. Pour cela il est des sacrifices indispensables : sacrifices d'argent ; sacrifices de personnes. Qu'on les fasse courageusement et vite ; vite surtout car le temps presse : Voie, matériel, tout s'use promptement en ce pays lorsque manquent l'entretien, les réparations, les refections nécessaires ; le commerce français s'impatiente : le commerce étranger et abyssin commence, devant notre inertie à songer à d'autres moyens que ceux qu'offrira un chemin de fer encore si problématique reliant l'Abyssinie à la côte par Djibouti (2) ».

---

1. Lieutenant-colonel Péron. *Bulletin du Comité de l'Afrique française*, mars 1907, p. 89.

2. Lieutenant-colonel Peron. *Bulletin du comité de l'Afrique française*, mars 1907, p. 89.

Et le même auteur ajoute, ce que nous avons essayé de prouver dans cette étude : « Djibouti lorsque la voie ferrée atteindra Addis-Ababa sera le plus grand centre commercial de l'Ethiopie et un des plus importants de l'Océan Indien (1) ».

---

1. Lieutenant-Colonel Peron. *Bulletin du Comité de l'Afrique française,* mars 1907, p. 89.

SUPPLÉMENT

Principaux textes

ACTE DE CONCESSION

(Sceau Impérial)

Article premier. — Sa Majesté Ménélick II, Roi des rois d'Ethiopie donne à M. Alfred Ilg ingénieur, l'autorisation de constituer sous le nom de « Compagnie Impériale d'Ethiopie » une Compagnie ayant pour objet la construction de l'exploitation d'un chemin de fer allant de Djibouti à Harrar, de Harrar à Eutotto et de Eutotto au Kaffa et au Nil Blanc.

Art 2. — Toute cette ligne de chemin de fer, en ce qui touche soit les études, soit les travaux à exécuter, soit les conditions diverses de construction sera divisée en trois sections : la première de Djibouti à Harrar, la deuxième de Harrar à Eutotto et la troisième d'Eutotto au Kaffa et au Nil Blanc.

La présente convention ne concerne que la ligne qui s'étendra de Djibouti à Harrar.

Art. 3. — La présente concession de chemin de fer aura une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du jour où les travaux seront terminés et l'exploitation commencée. Cette stipulation s'appliquera à chacune des sections. Il est de plus convenu qu'aucune autre Compagnie de chemin de fer ne sera autorisée à construire des lignes concurrentes, partant des rives de l'Océan Indien ou de la Mer Rouge vers l'Ethiopie et le Nil Blanc.

Art. 4. — Si la Compagnie qui aura entrepris le chemin de fer n'a pas commencé les travaux de la ligne de Djibouti à Harrar dans le délai de deux années, la concession sera annulée.

Art. 5. — A partir du commencement de l'exploitation jusqu'à l'expiration de la concession, la Compagnie devra entretenir le matériel du chemin de fer en bon état; sauf le cas de force majeure il ne devra pas y avoir d'interruption dans le service.

Art. 6. — La Compagnie du chemin de fer établira le long de cette ligne et, à ses frais, un fil télégraphique et elle entretiendra les employés nécessaires à son fonctionnement. Le télégraphe construit par la Compagnie sera à la disposition du gouvernement éthiopien pour toutes les dépêches du service de l'Etat. Les dépêches des particuliers seront reçues moyennant un prix qui sera ultérieurement fixé. Si le premier fil devient insuffisant, la Compagnie en établira un second à ses frais.

Le télégraphe sera établi partout où parviendra le chemin de fer.

Art. 7. — La Compagnie ne pourra charger des troupes ou du matériel de guerre pour les faire entrer ou sortir du pays sans une lettre du Roi des rois d'Ethiopie. Si la Compagnie acceptait de semblables transports sans un ordre, elle devrait abandonner le chemin de fer au gouvernement éthiopien. Les troupes et le matériel de guerre du gouvernement éthiopien seront transportés moyennant un prix à établir d'un commun accord entre la Compagnie et le gouvernement éthiopien. Les prix pour l'Empereur seront moindres que pour toute autre personne. En temps de guerre, les troupes et le matériel seront transportés gratuitement.

Art. 8. — Pour les marchandises appartenant aux particuliers la Compagnie fixera elle-même des tarifs ; cependant ces tarifs ne pourront être supérieurs aux prix actuels (de transport) mais plutôt inférieurs.

Art. 9. — Les droits de douane perçus à Harrar pour le compte de Sa Majesté n'étant jusqu'à ce jour que de 5 o/o et ne dépassant pas 1 million de francs, afin de faciliter la construction du chemin de fer et d'assurer l'intérêt des capitaux engagés, S. M. le Roi des rois d'Ethiopie accorde à la Compagnie le privilège de prélever un droit de douane de 10 o/o sur toutes les marchandises montant ou descendant. Mais ce prélèvement dont il est question dans le présent article 9 sera réduit à 3 o/o lorsque les bénéfices nets de la Compagnie atteindront 2.500.000 francs. Lorsque ces bénéfices atteindront 3.000.000 le prélèvement sera complètement supprimé. Au cas où le bénéfice net de la Compagnie dépasserait annuellement 3.000.000 de francs, le surplus sera par-

tagé par moitié entre la Compagnie et le gouvernement éthiopien.

Art. 10. — Sa Majesté le Roi des rois d'Ethiopie donne l'ordre que toutes les marchandises partant de Harrar ou venant de Djibouti soient désormais transportées par le chemin defer.

Dans toute autre localité où pourraient arriver des marchandises, des douaniers du gouvernement prélèveront, sur place, les droits.

Art. 11. — Sa Majesté le Roi des rois d'Ethiopie concède à la Compagnie les terrains nécessaires à l'établissement du chemin de fer sur tout le parcours de la ligne, avec les forêts, les mines et les eaux qu'ils contiennent. Ces terrains seront mesurés et délimités. La largeur de la zoneprise ainsi sur les terrains inoccupés sera de 1.000 mètres.

Art. 12. — Sa Majesté le Roi des rois d'Ethiopie protègera contre toute atteinte le chemin de fer et les aménagements de la voie. A cet effet, les soldats préposés à cette garde ainsi que leurs approvisionnements seront transportés gratuitement.

Art. 13. — Sa Majesté le Roi des rois d'Ethiopie ne prélèvera aucun droit de douane sur les matériaux et l'outillage que la Compagnie importera pour les travaux, soit du pays même, soit de l'étranger. Tant que le chemin de fer sera entre les mains de la Compagnie, tout ce qui sera nécessaire au chemin de fer, ainsi qu'il vient d'être dit, soit charbon de terre, soit toute autre marchandise importée par la Compagoie, sera exempt de droits de douanes.

Art. 14. — A l'expiration de cette concession, le chemin de fer, ses dépendances, ainsi que tout le matériel fixe, deviendra la propriété du gouvernement éthiopien sans indemnité. Pour le matériel roulant et les approvisionnements, le gouvernement n'en prendra possession que moyennant paiement.

Art. 15. — La Compagnie qui entreprendra la construction du chemin de fer donnera à Sa Majesté Ménélick II pour la présente concession la somme de 100.000 thalers mais Sa Majesté recevra le montant de cette somme en actions émises par la Compagnie.

Addis-Ababa, le 1er magalit 1886,
(9 mars 1894).

CONVENTION

Entre M. Bonhoure, gouverneur du protectorat de la Côte française des Somalis, agissant au nom et pour le compte de ce protectorat suivant délibération du Conseil d'administration en date du 6 février 1902.

d'une part;

et M. Chefneux, président du Conseil d'administration de la Compagnie Impériale des chemins de fer éthiopiens, agissant en cette qualité, sous réserve de l'approbation générale des présents par l'assemblée générale des actionnaires

d'autre part;

Il a été convenu ce qui suit:

Article premier, — Est transférée à la Compagnie Impériale de chemins de fer éthiopiens et transformée à son pro-

fit en concession, dans les conditions de la présente convention, l'autorisation accordée à MM. Ilg et Chefneux, par dépêche du 27 avril 1897, du ministre des Colonies d'établir, sur le territoire de la Côte française des Somalis, le chemin de fer qui leur a été concédé pour relier Djibouti avec l'Ethiopie, par Sa Majesté Ménélick, Roi des rois d'Ethiopie, par un acte dont copie certifiée conforme et annexée avec traductien à la présente convention.

Art. 2. — Le Protectorat de la Côte française des Somalis accorde à la Compagnie Impériale des chemins de fer éthiopiens une subvention annuelle de cinq cents mille francs (500.000 fr.) pendant cinquante ans à partir de 1er juillet 1902.

Cette subvention sera exclusivement affectée à garantir les emprunts à contracter par la Compagnie pour subvenir aux dépenses limitativement désignées à l'article 10 de la présente convention.

En conséquence, la Compagnie constitue en gage aux futurs prêteurs ou obligataires pour assurer le service des intérêts et de l'amortissement, la créance d'annuités, qu'en vertu de la présente convention elle acquiert contre le protectorat.

Elle remplira, avec approbation du ministre des Colonies, après avis du ministre des Finances, les formalités légales nécessaires pour assurer aux futurs prêteurs ou obligataires le privilège qui leur est conféré par la présente convention.

Art. 3. — Les dates et les conditions de versement de la subvention seront fixées par le ministre des Colonies.

Art. 4. — La société concessionnaire continuera à occuper gratuitement pendant toute la durée de la concession les terrains domaniaux dont l'usage lui a été consenti sur le territoire de la Côte française des Somalis, pour l'établissement de la plate-forme du chemin de fer, des stations, ateliers et dépendances.

Art. 5. — La société concessionnaire devra, dans un délai de deux mois à partir de la date de la promulgation de la loi approuvant la présente convention, modifier ses statuts actuels de façon qu'ils remplissent les conditions suivantes :

La société devra rester constituée sous le régime de la loi française et avoir son siège social à Paris, lequel ne pourra être transporté dans aucune autre ville ;

Toute augmentation du capital social ainsi que toutes émissions d'obligations ou tous emprunts, y compris ceux qui sont gagés par la subvention accordée par la présente convention, ne pourront être décidés ou contractés par la société qu'avec l'approbation du ministre des Colonies après avis du ministre des Finances.

La société concessionnaire ne pourra, sans l'autorisation du ministre des Colonies, après avis du ministre des Finances, engager directement ou indirectement une partie quelconque de son capital dans aucune entreprise autre que la construction et l'exploitation des lignes de chemin de fer qui lui sont actuellement concédées ainsi que des services accessoires.

Tous les membres du Conseil d'administration seront Français sauf les dérogations spéciales qui seraient consenties par

les ministres des Colonies et des Affaires étrangères et leur nominaiion sera soumise à l'agrément desdits ministres.

La nomination du directeur ainsi que la désignation des représentants sur place de la société seront soumises à l'agrément des ministres des Colonies et des Affaires étrangères qui pourront, par un motif d'intérêt public, exiger le remplacement de ces agents.

Aucune modification des statuts ne pourra être soumise à l'assemblée générale des actionnaires qu'avec l'agrément préalable des ministres des Colonies et des Finances.

La cession temporaire ou définitive de tout ou partie des lignes concédées à la Compagnie entre Djibouti et le cours de l'Aouach, avec ou sans les charges et avantages qui sont attachés à cette concession, soit par voie de vente, de fusion, d'apport, de location, d'affermage, soit par tout autre moyen, ne pourra, sous la réserve stipulée à l'article 18 ci-après être effectuée qu'après approbation préalable des ministres des Colonies et des Affaires étrangères sur l'avis du ministre des Finances. Cette interdiction s'appliquera même après la dissolution de la Compagnie.

Les statuts modifiés comme il est dit ci-dessus seront, dans le délai de deux mois stipulé au présent article, notifiés au ministre des Colonies qui pourra requérir les nouvelles modifications qu'il jugera nécessaires en vue de l'application et des dispositions de la présente convention.

Art. 6. — Aucune modification ne pourra être apportée au tracé et aux dispositions techniques actuellement adoptés par le chemin de fer entre Djibouti et Addis-Harrar,

qu'après autorisation préalable du ministre des Colonies et dans le cas seulement ou un motif d'ordre technique nécessiterait cette modification.

La société concessionnaire ne pourra, sous la réserve stipulée à l'article 18 ci-après, décider et autoriser la construction d'aucun embranchements venant se souder sur les lignes entre Djibouti et le cours de l'Amach qu'avec l'autorisation des ministres des Colonies et des Affaires Etrangères.

Art. 7. — La ligne de Djibouti à Addis-Harrar devra être achevée et ouverte à l'exploitation avant le 31 décembre 1902.

Art. 8. — La société concessionnaire sera libre de fixer, tant pour les voyageurs que pour les marchandises, les tarifs qu'elle jugera nécessaires pour la rémunération des capitaux qu'elle aura engagés ; mais ces tarifs devront être établis de façon à assurer aux marchandises transitant par le port de Djibouti des conditions de transport au moins aussi avantageuses que celles qui pouvaient être obtenues sur les voies terrestres aboutissant aux ports voisins.

S'il était constaté que les tarifs fixés par la société concessionnaire sont trop élevés pour remplir la condition stipulée au premier alinéa ci-dessus, le commissaire du gouvernement pourra la société entendue, imposer l'abaissement des tarifs entre Djibouti et Addis-Harrar.

Les tarifs ainsi abaissés ne pourront, à moins d'assentiment de la société concessionnaire, entrer en vigueur qu'après un délai de trois mois à partir de la date de la décision du commissaire du gouvernement.

Au cas de réclamation de la Société, le Gouvernement français statuera sauf recours au Conseil d'Etat.

Une réduction de 50 o/o sur les tarifs en vigueur sera accordée sur l'ensemble de la ligne pour les services publics de l'Etat français ou du protectorat, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

Cette réduction s'appliquera également et, en conformité avec les règlements des divers départements ministériels, à la famille ou à la suite des fonctionnaires de l'Etat ou du protectorat, voyageant avec eux ou séparément ainsi, que leurs bagages.

La Compagnie s'engage à faire gratuitement pour le service des postes, le transport des sacs de dépêches que ce service aura à faire expédier, ainsi que d'un agent chargé de les convoyer, lequel sera transporté dans des conditions compatibles avec l'organisation du service d'exploitation du chemin de fer.

Elle transportera gratuitement et dans les mêmes conditions les valises diplomatiques expédiées par le ministre des Affaires étrangères ou par ses agents diplomatiques ou consulaires en Ethiopie.

Art. 9. — La Société concessionnaire assurera l'entretien du chemin de fer et son exploitation de façon à donner satisfaction aux besoins du commerce ; à cet effet elle mettra en marche le nombre de trains nécessaires pour desservir convenablement le trafic.

S'il était constaté que les mesures prises par la Société concessionnaire pour l'entretien et l'exploitation du chemin de

fer ne remplissent pas les conditions stipulées à l'alinéa précédent, le commissaire du gouvernement pourra imposer, la société entendue, les mesures nécessaires pour donner satisfaction aux besoins du trafic. En cas de réclamation de la Société, le Gouvernement français statuera, sauf recours au Conseil d'Etat.

A l'intérieur des limites de la Colonie, la Société sera du reste soumise aux règlements de police arrêtés par le Gouverneur. En dehors de la colonie, la Compagnie pourvoira dans la limite des pouvoirs dont elle est investie, et sous le contrôle de la légation française en Ethiopie, aux mesures nécessaires pour assurer la sécurité et le bon ordre sur les lignes exploitées. La disposition ci-dessus est d'ailleurs subordonnée à la réserve stipulée à l'article 18 ci-après.

Art. 10. — Le montant des emprunts que contractera la Société en donnant en gage tout ou partie de la subvention annuelle accordée par le Protectorat sera déposé dans les caisses d'une société financière agréée par le Ministre des Colonies après avis du ministre des Finances et ne pourra être retiré qu'avec son autorisation. Il sera exclusivement appliqué, sous le contrôle de l'administration, aux remboursements qui seront autorisés par le ministre des Colonies après avis du ministre des Finances, des avances faites à la société et employées par elle en paiement des travaux déjà exécutés ou en cours d'exécution, à la construction de la dernière section d'environ 100 kilomètres restant à établir pour achever la voie ferrée jusqu'à Addis-Harrar, à l'exécution des travaux complémentaires nécessaires à l'exploita-

tion de la première section et enfin, au paiement, pendant l'année qui suivra l'insertion à l'exploitation de la ligne jusqu'à Addis-Harrar et dans la limite d'un maximum de mille francs (1000 fr.) par kilomètre de l'insuffisance des recettes d'exploitation si celles-ci ne sont pas suffisantes pour couvrir les dépenses d'exploitation. Les reliquats, s'il en existe, sera dans les mêmes conditions, employé en travaux d'amélioration ou de prolongement, ou appliqué à la constitution d'un fonds de réserve et de renouvellement suivant la décision qui sera prise par le ministre des Colonies.

La Société fournira les justifications qui lui seront demandées par le ministre des Colonies, taut au point de vue des dispositions techniques adoptées pour la partie du chemin de fer restant à construire que de l'emploi des fonds gagés par la subventien du protectorat.

Art. 11. — Lorsque la recette brute moyenne d'exploitation (subvention non comprise) afférente à la ligne de Djibouti à Addis-Harrar sera supérieure à cinq mille francs (5.000 fr.) par kilomètre pour une année, la Société concessionnaire versera au Protectorat à titre de redevances une fraction de cette recette brute. Cette fraction sera de un dixième (10 o/o) de la partie de la recette brute comprise entre cinq mille francs (5.000 fr.) et huit mille francs (8.000 fr) de deux dixièmes (20 o/o) de la partie de la recette brute comprise entre huit mille francs (8.000 fr.) et douze mille francs (12.000 fr.) ; de trois dixièmes (30 o/o) de la partie de la recette brute au delà de douze mille francs (12.000 fr.).

Pour le calcul des recettes moyennes et de la redevance, la longueur de la ligne de Djibouti à Addis-Harrar sera comptée entre les axes des bâtiments de ces stations sans pouvoir être inférieur à 290 kilomètres ou supérieur à 315 kilomètres.

Le versement de cette redevance sera effectué le 1er juillet de l'année qui suivra celle à laquelle elle s'appliquera.

Art. 12. — Un agent délégué par les ministres des Colonies et des Affaires étrangères, après avis du ministre des Finances, sera chargé, à titre de commissaire du gouvernement, de surveiller à Paris la bonne exécution des dispositions financières de la présente convention. Il aura, en ce qui concerne l'examen et la vérification des comptes de la société, les mêmes pouvoirs que ceux attribués aux commissaires des comptes par l'article 33 de la loi du 24 juillet 1867. Ce délégué devra être convoqué à toutes les assemblées des actionnaires.

La surveillance et le contrôle de l'exécution sur place des dispositions de la présente convention seront confiés à un ou plusieurs agents désignés d'un commun accord par les ministres des Colonies et des Affaires étrangères, qui rempliront auprès de la société les fonctions de commissaire du gouvernement. Ces agents auront droit au transport gratuit dans les voitures à voyageurs.

Les frais de ce contrôle sont à la charge de la société concessionnaire qui versera à cet effet chaque année au Protectorat une somme de trente francs (30 francs) par kilomètre de chemin de fer exploité.

Un arrêté pris par le ministre des Colonies déterminera les formes suivant lesquelles la société concessionnaire sera tenue de fournir les justifications nécessaires à l'application des dispositions de la présente convention.

Art. 13. — La société concessionnaire fournira les locaux nécessaires pour le logement des milices que le gouverneur jugerait utile d'installer sur la ligne concédée à l'intérieur du territoire français.

Néanmoins elle s'engage à ne réclamer aucune indemnité ni au Protectorat, ni à l'Etat, en raison des dommages qu'elle pourrait éventuellement éprouver par le fait, soit de l'insécurité du pays, soit de l'émeute ou de la révolte des indigènes, soit de la guerre avec une puissance étrangère.

Art. 14. — La durée de la concession est fixée à quatre-vingt-dix-neuf ans à partir de la date d'ouverture à l'exploitation de la ligne jusqu'à Addis-Harrar.

A l'expiration de ce délai et par le seul fait de cet expiration le protectorat de la Côte française des Somalis sera, sous la réserve stipulée à l'article 18 ci-après, subrogé à tous les droits de la Compagnie concessionnaire sur la partie du chemin de fer comprise entre Djibouti et Addis-Harrar, ses dépendances et toutes les installations accessoires qu'elle aura été autorisée à établir. La société remettra au gouvernement du Protectorat, en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine ; tels que les bâtiments des gares en stations, remises, ateliers, logements des agents, etc. Ainsi que le matériel fixé : voies, barrières, clôtures, appareils de voie,

grues hydrauliques, machines fixes, usines et installations électriques fixés pour la production et le transport de la force motrice, lignes et appareils télégraphiques et téléphoniques.

L'outillage, le mobilier, le matériel roulant, les approvisionnements de matières (combustible, huile, papier, etc.) resteront la propriété de la société concessionnaire ; mais le Protectorat aura le droit de les racheter en tout ou en partie, moyennant prix fixé d'un commun accord ou par des experts.

Art. 15. — Le Protectorat pourra, à toute époque, à partir du 1er janvier 1920 et sous la réserve stipulée à l'article 18 ci-après, racheter la concession de la partie du chemin de fer comprise entre Djibouti et le cours de l'Aouach.

Le rachat sera décidé par décret rendu sur la proposition des ministres des Colonies et des Affaires étrangères, la société concessionnaire entendue.

Le prix de rachat sera ainsi déterminé : on relèvera les produits nets annuels obtenus par la société concessionnaire pour la partie de la ligne rachetée pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, déclaration faite des redevances versées par la société concessionnaire au Protectorat par application de l'article 11 ci-dessus.

Il ne sera pas tenu compte dans le calcul des produits nets annuels, de la subvention versée par le Protectorat qui restera jusqu'à l'expiration du délai de cinquante ans stipulé à l'article 2 de la présente convention, affectée au service

des intérêts et de l'amortissement ou au remboursement des emprunts gagés par cette subvention.

On négligera les produit nets des deux plus faibles années et l'on établira le produit moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée au concessionnaire pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera pas inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour termes de comparaison.

Cette annuité pourra, si le gouvernement le désire, être capitalisée en calculant l'intérêt à 4 o/o et le capital ainsi calculé sera payé à la société concessionnaire à titre de rachat dans le délai d'un an.

Lu société concessionnaire recevra, en outre, dans l'année qui suivra le rachat, les remboursements auxquels elle aura droit à l'expiration de la concession suivant l'article 15, la reprise de la totalité des objets mobiliers nécessaires à l'exploitation de la partie de ligne rachetée étant ici obligatoire dans tous les cas pour le Protectorat.

Art. 15. — Si la présente convention n'est pas ratifiée par l'assemblée générale des actionnaires dans le délai de deux mois à partir de la promulgation de la loi approuvant la présente convention, ou si la société concessionnaire ne sait pas conformée aux obligations imposées par l'article 5 dans le délai imparti par cet article, l'annulation de la présente convention et le retrait de la concession seront prononcées par décision du ministre des Colonies.

Si la société concessionnaire ne remplit pas complètement les obligations imposées par les autres articles de la présente convention, elle encourra, à moins de cas de force majeure dûment constaté, la déchéance qui sera prononcée contre elle par décret rendu sur la proposition des ministres des Colonies et des Affaires Etrangères après une mise en demeure notifiée par lesdits ministres et fixant un délai.

La déchéance de la concession entraînera de plein droit et sans aucune formalité, sous la réserve stipulée à l'article 18, ci-après la confiscation de la partie du chemin de fer comprise entre Djibouti et le cours d'Aouach, y compris tous immeubles, matériel fixe et roulant, mobilier, outillage approvisionnement, en un mot tous objets mobiliers et immobiliers qui seront la propriété de la société concessionnaire ou dont elle aura la jouissance ou l'usage.

Art. 17. — Les contestations qui s'élèveraient au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses de la présente convention, seront jugées administrativement sauf recours au Conseil d'Etat. on pourrait, d'accord entre les parties, être soumises à des arbitres qui seront au nombre de deux, choisis l'un par le gouvernement, l'autre par la société concessionnaire.

En cas de désaccord entre eux, un troisième arbitre sera désigné à la requête des parties intéressées par le président de la Cour d'appel de Paris.

Art. 18. — Il est entendu que les stipulations qui font l'objet des articles 5 § 8, 6 § 2, 9 § 3, 14 § 2, 15 § 1er et 16 § 3, seraient applicables sous réserve d'entente entre le gouver-

nement français et le gouvernement éthiopien pour les parties de la ligne situées en dehors du territoire français.

Art. 19. — La présente convention sera nulle et non avenue si elle n'est pas approuvée par une loi et si elle n'est pas ratifiée dans le délai de deux mois à partir de la date de la promulgation de ladite loi, par l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie Impériale des chemins de fer éthiopiens.

Art. 20. — Les frais de timbre et d'enregistrement de la présente convention seront supportés par la société concessionnaire.

LU ET APPROUVÉ :	LU ET APPROUVÉ :
Paris, le 6 février 1902	Paris, le 6 février 1902
Signé : BONHOURE	*Signé* : CHEFNEUX

POUR COPIE CONFORME :
le Ministre des Colonies

ALBERT DECRAIS

EXPOSÉ DES MOTIFS DU PROJET DE LOI

Par actes du 9 mars 1894 et du 5 novembre 1896, le gouvernement éthiopien a concédé à M.M. Alfred Ilg et Léon Chefneux ou toute autre société qu'ils se seraient substituée, le droit de construire et d'exploiter une ligne de chemin de fer devant relier l'Ethiopie à la mer par Djibouti. Par actes du 27 avril 1896 et du 16 septembre 1897, le ministre des Colonies a complété cette concession en autorisant le passage de ce chemin de fer sur le territoire du Protectorat de la Côte française des Somalis.

Les concessionnaires ont fondé à Paris, le 7 avril 1896, avec le concours d'un certain nombre d'actionnaires, par statuts déposés chez Me Rey, notaire, sous le titre de « Compagnie Impériale des Chemins de fer éthiopiens une société anonyme d'une durée de quatre-vingt-dix-neuf ans ayant pour objet :

1° La construction et l'exploitation dans l'empire éthiopien et dans la région faisant partie du territoire français, du chemin de fer et spécialement des lignes de Djibouti à Harrar, de Harrar à Eutotto et d'Entotto au Raffa et au Nil Blanc.

2° Tous les actes et traités commerciaux qui se rapportent directement ou indirectement à l'objet de cette société et toutes sortes d'opérations financières, industrielles, minières et agricoles.

Les statuts de la Compagnie ont été successivement modifiés par délibération des assemblées générales extraordinaires des 11 juin, 12 juillet, 28 juillet 1897 et 21 décembre 1899.

Le capital social qui était primitivement de 8 millions a été élevé au chiffre actuel de 18 millions, dont une partie n'est pas encore entièrement libérée.

La Compagnie impériale a, d'autre part, émis jusqu'à ce jour environ 52.000 obligations de 500 francs à 3 o/o qu'elle n'a trouvé à placer que dans quelques groupes de capitalistes de nationalités diverses au prix moyen de 250 francs.

Avec les ressources ainsi réalisées, la Compagnie a entrepris au début de 1897, la construction en voie de 1 mètre de la ligne de Djibouti à Addis-Harrar et dont la longueur est d'environ 300 kilomètres.

Une première section de 106 kilomètres a été livrée à l'ex-

ploitation en juillet 1900. Une seconde section allant jusqu'au kilomètre 163 a été livrée à l'exploitation dans le courant de l'année 1901. La ligne vient d'être ouverte en décembre dernier jusqu'au kilomètre 201.

La Compagnie impériale avait traité à l'origine avec une entreprise générale de construction. pour l'établissement à des prix forfaitaires par kilomètre des 225 premiers kilomètres de la ligne Djibouti-Harrar. Au mois de mai 1901, en cours d'exécution des travaux, une résiliation d'un commun accord est intervenue entre la Compagnie impériale et l'entreprise générale ; le réglement de leurs comptes est actuellement soumis à la décision d'un tribunal arbitral.

L'actif de la Compagnie, lors de cette résiliation, n'étant pas suffisant pour achever les travaux jusqu'à Addis-Harrar, la Compagnie s'est efforcée de se procurer de nouveaux capitaux. Elle n'a pas trouvé jusqu'en ces derniers temps parmi les capitalistes français des dispositions suffisamment favorables. Elle a été amenée à emprunter à un groupe de capitalistes étrangers, déjà plus ou moins intéressés à l'affaire comme porteurs d'actions ou d'obligations, une somme de 3 millions de francs. Elle a été amenée en même temps à envisager l'éventualité de faire continuer par ce groupe, à des prix forfaitaires supérieurs à ceux de l'ancienne entreprise générale de construction, un certain nombre de kilomètres restant à construire.

En présence de cette situation, le gouvernement français a été conduit à chercher les moyens de faciliter à la Compagnie Impériale des chemins de fer éthiopiens, l'achèvement de la ligne Djibouti-Addis-Harrar dans des conditions qui, sans por-

ter atteinte aux droits de souveraineté existants assurent aux intérêts français dans ces régions le maintien de la position qui leur a été acquise par le choix du port de Djibouti comme point de départ de la ligne et par les stipulations de l'acte de concession primitif.

Pour se libérer des engagements contractés envers le groupe de prêteurs visé plus haut et pour achever la construction des 100 kilomètres de voie restant à faire, la Compagnie Impériale aurait besoin en outre de l'actif qui lui reste d'une somme nouvelle d'environ 11 millions.

Il a paru possible qu'avec la garantie du Gouvernement de la République française, le Protectorat de la Côte française des Somalis, accorde pendant cinquante ans à dater du 1er juillet 1902 à la Compagnie Impériale une subvention annuelle de 500.000 francs spécialement affectés à gager et à amortir l'emprunt à contracter par la Compagnie. Le crédit du Protectorat avec l'aval de l'Etat permettra à la Compagnie d'effectuer cet emprunt en France à un taux voisin de celui des fonds publics.

L'emploi des sommes empruntées conformément à leur destination spéciale sera contrôlé par le gouvernement.

La créance d'annuités ainsi accordée à la Compagnie contre le Protectorat sera constituée en gage par celle-ci à des prêteurs dont le privilège sera opposable à tous autres créanciers de la Compagnie notamment aux porteurs d'obligations antérieures. La subvention n'entrera pas dans l'actif général de la Compagnie.

Au concours ainsi accordé à la Compagnie, le Protectorat met comme condition dans la convention passée entre lui et la Compagnie, l'inscription préalable par celle-ci dans ses statuts

des dispositions nécessaires pour que le contrôle de l'administration sur tous ses actes soit désormais assuré et pour que toute nomination d'administrateur ou de directeur, toute augmentation de capital, tout emprunt, toute nouvelle entreprise de construction, tout embranchement, toute nouvelle modification des statuts et en un mot, toute mesure susceptible de changer le caractère de la société ou d'influer sur ses destinées soient expressément subordonnés à l'autorisation gouvernementale. Ces dispositions s'appliqueraient même en cas de liquidation de la Société. Enfin, en compensation des sacrifices pécuniaires imposés au Protectorat par l'allocation d'une subvention, la Compagnie s'oblige à verser au Protectorat à partir du moment où ses recettes brutes d'exploitation atteindront une somme suffisante pour couvrir ses dépenses d'exploitation, une redevance en rapport avec l'importance de ses recettes.

La combinaison ainsi résumée a paru capable de donner aux futurs prêteurs de la Compagnie des garanties efficaces, sans qu'il ne soit rien modifié aux conditions dans lesquelles se trouvent vis-à-vis d'elle ses prêteurs anciens. La ligne Djibouti-Harrar, traversant sur toute sa longueur une région désertique et ne devant trouver ses éléments de trafic qu'à ses deux extrémités, formera toujours, quant à l'évaluation de son rendement, un ensemble indivisible. S'il en était autrement, on aurait pu admettre que les recettes d'exploitation des 100 derniers kilomètres à construire formeraient le gage exclusif des futurs prêteurs qui auraient fourni à la Compagnie le capital nouveau nécessaire à leur construction et le Protectorat aurait pu, au lieu d'une snbvention spécialement affectée à ses futures

prêteurs, se borner à leur accorder une garantie d'intérêts. Mais, eu égard aux conditions locales qui viennent d'être indiquées, il sera toujours impossible de considérer les 200 premiers kilomètres déjà construits et les 100 derniers restant à construire comme deux sections réellement distinctes et de déterminer séparément leurs véritables recettes d'exploitation. Une garantie d'intérêts ne pourrait s'appliquer par conséquent qu'à l'ensemble de la ligne c'est-à-dire que le bénéfice devrait s'en étendre aux anciens obligataires dont le capital a servi à la construction des premiers kilomètres tout aussi bien qu'aux prêteurs nouveaux.

Or, il a semblé que si le Protectorat et l'Etat pouvaient en raison de l'intérêt qui s'attache à l'œuvre du chemin de fer s'imposer un sacrifice pour procurer à la Compagnie des ressources nouvelles, ils n'avaient pas à augmenter l'importance de ce sacrifice en faveur des anciens obligataires qui ont traité, à des taux établis en conséquence, avec la Compagnie réduite à un seul crédit.

Il doit donc être bien entendu que, grâce au système d'une subvention spéciale, le gouvernement a cherché à assurer l'avenir de la Compagnie mais non à lui donner, quand à son passé, des avantages sur lesquels les premiers obligataires n'avaient pu compter.

Le Protectorat de la Côte française des Somalis assurera le service de la subvention prévue à l'aide des ressources générales de son budget. A cet effet, la possibilité d'augmenter, par des relèvements ou des créations de taxes, le rendement de ses recettes fiscales actuelles a été envisagé et le protectorat est jugé

en mesure de faire face dans un nombre restreint d'années à ses engagements, sans recourir à la garantie effective de l'Etat. Cette garantie a paru cependant nécessaire, en premier lieu, pour assurer à l'emprunt un taux d'intérêts aussi réduit que possible et, en second lieu pour venir éventuellement en aide au Protectorat pendant les premières années.

Il serait actuellement impossible de fournir quant au rendement futur de l'exploitation du chemin de fer de Djibouti à Harrar des évaluations précises. La Compagnie estime que dès les premières années d'exploitation, la ligne pourra jouir d'un trafic de 12.000 à 15.000 tonnes par an et réaliser des recettes brutes de 2 millions à 2.800.000 800.000 franc. Même si les résultats économiques des premières années devaient-être moins satisfaisants, le gouvernement considère que l'ensemble des avantages que la construction du chemin de fer assurera aux intérêts français est assez considérable pour justifier le concours prêté à la Compagnie des chemins de fer éthiopiens par la convention ci annexée.

PROJET DE LOI DÉPOSÉ PAR LE MINISTRE DES COLONIES LE 7 FÉVRIER 1902

Article premier. — Sont approuvées les clauses et conditions de la convention conclue le 6 février 1902 entre le Protectorat de la côte française des Somalis et la Compagnie Impériale des chemins de fer éthiopiens.

Art. 2. — Le versement de la subvention annuelle de 500.000 francs que le Protectorat s'engage, dans les conditions

de l'article 2 de la susdite convention à fournir pendant cinquante ans à compter du 1er juillet 1902 à la Compagnie concessionnaire sera garantie par le gouvernement de la République française.

Art. 3. — Cette subvention sera affectée comme gage spécial et par privilège, même en cas de rachat de la ligne ou de déchéance, au paiement des intérêts et à l'amortissement des emprunts à contracter par la Compagnie concessionnaire pour subvenir aux dépenses désignées à l'article 10 de la susdite convention.

Art. 4. — L'enregistrement de la convention annexée à la présente loi ne donnera lieu qu'à la perception du droit fixé de trois francs (3 fr.)

Fait à Paris, le 6 février 1902

Signé : EMILE LOUBET

Pour le Président de la République :

Le Ministre des Colonies,

Signé : ALBERT DECRAIS

Le Ministre des Finances

Signé : J. CAILLAUX

Le Ministre des Affaires étrangères,

Signé : DELCASSÉ

ACCORD FRANCO-ANGLO-ITALIEN

Accord définitivement signé à Londres le 13 décembre 1906 par la France, l'Italie et l'Angleterre.

Arrangement concernant l'Abyssinie entre les gouvernements français, anglais et italien.

L'intérêt commun de la France, de la Grande-Bretagne et de l'Italie étant de maintenir intacte l'intégrité de l'Ethiopie, de prévenir toute espèce de trouble dans les conditions politiques de l'empire éthiopien, d'arriver à une entente commune en ce qui concerne leur conduite en cas d'un changement de situation qui pourrait se produire en Ethiopie et de pouvoir à ce que, de l'action des trois Etats, en protégeant leurs intérêts respectifs, tant dans les possessions britanniques, françaises et italiennes avoisinant l'Ethiopie, qu'en Ethiopie même, il ne résulte pas de dommages préjudiciables aux intérêts de l'une quelconque de nos trois puissances : la France, la Grande-Bretagne et l'Italie donnent leur agrément à l'arrangement suivant :

Article premier. — La France, la Grande-Bretagne et l'Italie sont d'accord pour maintenir le *statu quo* politique et territorial en Ethiopie, tel qu'il est déterminé par l'état des affaires actuellement existant et les arrangements suivants :

a) Les protocoles anglo-italiens des 24 mars et et 15 avril 1891 et du 5 mai 1894 et les arrangements subséquents qui les ont modifiés, y compris les réserves formulées par le gouvernement français à ce sujet en 1894 et 1895 ;

b) La convention anglo-éthiopienne du 14 mai 1897 et ses annexes ;

c) Le traité italo-éthiopien du 10 juillet 1900 ;

d) Le traité anglo-éthiopien du 15 mai 1902 ;

e) La note annexée au traité précité du 15 mai 1902 ;

f) La convention du 11 mars 1862 entre la France et les Danakils ;

g) L'arrangement franco-anglais des 2-9 février 1888 ;

h) Les protocoles franco-italiens du 24 janvier 1900 et du 10 juillet 1901, pour la délimitation des possessions italiennes et françaises dans le littoral de la Mer Rouge et le golfe d'Aden ;

i) La convention franco-éthiopienne pour les frontières du 20 mars 1897.

Il est entendu que les diverses conventions mentionnées dans le présent article ne portent atteinte aux droits souverains de l'Empereur d'Abyssinie et ne modifient en rien les rapports entre les trois puissances et l'Empire éthiopien, tels qu'ils sont stipulés dans le présent arrangement.

Art. 2. — Pour les demandes de concessions agricoles, commerciales et industrielles en Ethiopie, les trois puissances donneront pour instruction à leurs représentants d'agir de telle sorte que les concessions qui seront accordées dans l'intérêt d'un des trois Etats ne nuisent pas aux intérêts des deux autres.

Art. 3. — Si des compétitions ou des changements intérieurs se produisaient en Ethiopie, les représentants de la France, de la Grande-Bretagne et de l'Italie observeraient une attitude de neutralité, s'abstenant de toute intervention dans les affaires du pays et se bornant à exercer telle action qui serait, d'un commun accord, considérée comme nécessaire pour la protection des légations, des vies et des propriétés des étrangers et des intérêts communs des trois puissances.

En tous cas, aucun des trois gouvernements n'intervien-

drait d'une manière et dans une mesure quelconques qu'après entente avec les deux autres.

Art. 4. — Dans le cas où les événements viendraient à troubler le *statu quo* prévu par l'article 1er, la France, la Grande-Bretagne et l'Italie feront tous leurs efforts pour maintenir l'intégrité de l'Ethiopie. En tous cas, se basant sur les accords énumérés audit article elles se concerteraient pour sauvegarder :

a) Les intérêts de la Grande-Bretagne et de l'Egypte dans le bassin du Nil et plus spécialement en ce qui concerne la réglementation du cours de ce fleuve et de ses affluents (la considération qui leur est due étant donnée aux intérêts locaux) sous réserve des intérêts italiens mentionnés au paragraphe *b* ;

b) Les intérêts de l'Italie en Ethiopie par rapport à l'Erythrée et au Somaliland (y compris le Benadir) et plus spécialement en ce qui concerne l'hurterland de ses possessions et l'union territoriale entre elles à l'ouest d'Addis-Ababa ;

c) Et les intérêts français en Ethiopie par rapport au protectorat français de la Côte des Somalis, à l'hinterland de ce protectorat et à la zone nécessaire pour la construction et le trafic du chemin de fer de Djibouti à Addis-Ababa.

Art. 5. — Le gouvernement français communique aux gouvernements britannique et italien :

1° L'acte de concession du chemin de fer franco-éthiopien du 9 mars 1894 ;

2° Une communication de l'empereur Ménélick en date du 8 août 1904, dont la traduction est annexée au présent accord

et qui invite la Compagnie concessionnaire à construire le second tronçon de Dire-Daouah à Addis-Ababa.

Art. 6. — Les trois gouvernements sont d'accord pour que le chemin de fer de Djibouti soit prolongé de Dire-Daouah à Addis-Ababa, avec embranchement éventuel vers Harrar, soit par la Compagnie du chemin de fer éthiopien, en vertu des actes énumérés à l'article précédent, soit par toute autre Compagnie privée française qui lui serait substituée avec l'agrément du gouvernement français, à la condition que les nationaux des trois pays jouiraient, pour les questions de commerce et de transit, d'un traitement absolument égal à la fois sur le chemin de fer et dans le port de Djibouti. Les marchandises ne seront passibles d'aucun droit fiscal de transit au profit de la colonie ou du Trésor français.

Art. 7. — Le gouvernement français prêtera son concours pour qu'un Anglais, un Italien et un représentant de l'empereur d'Abyssinie fassent partie du Conseil d'administration de la ou des Compagnies françaises qui seront chargées de l'exécution et de l'exploitation du chemin de fer de Djibouti à Addis-Ababa. Il est stipulé, par réciprocité, que les gouvernements anglais et italiens prêteront leurs concours pour qu'un poste d'administration soit également assuré dans les mêmes conditions à un Français dans toute société anglaise ou italienne qui aurait été formée ou se formerait pour la construction de l'exploitation de chemins de fer allant d'un point quelconque en Abyssinie à un point quelconque des territoires voisins anglais ou italiens. De même il est entendu que les nationaux des trois pays jouiraient pour les questions

de commerce et de transit d'un traitement absolument égal à la fois sur les chemins de fer qui seraient construits par des sociétés anglaises ou italiennes et dans les ports anglais ou italiens d'où partiraient ces chemins de fer. Les marchandises ne seraient passibles d'aucun droit fiscal de transit au profit des colonies ou des Trésors anglais et italiens.

Les trois puissances signataires sont d'accord pour étendre aux nationaux de tous les autres pays le bénéfice des dispotions des articles 6 et 7 relatives à l'égalité de traitement en matière de commerce et de transit.

Art. 8. — Le gouvernement français s'abstiendra de toute intervention en ce qui concerne la concession précédemment accordée au delà d'Addis-Ababa.

Art. 9. — Les trois gouvernements sont d'accord pour que toute construction de chemins de fer en Abyssinie, à l'ouest d'Addis-Ababa, soit, dans la mesure où un concours étranger est nécessaire exécuté sous les auspices de l'Angleterre. De même, les trois gouvernements sont d'accord pour que toute construction de chemins de fer en Ethiopie, reliant le Benadir à l'Erythrée, à l'ouest d'Addis-Ababa soit dans la mesure où un concours étranger est nécessaire, exécutée sous les auspices de l'Italie.

Le gouvernement britannique se réserve le droit de se servir, le cas échéant, de l'autorisation accordée par l'Empereur Ménélick, à la date du 28 août 1904 de construire un chemin de fer de Somaliland britannique à travers l'Ethiopie jusqu'à la frontière soudanaise, à la condition toutefois, de s'entendre au préalable avec les gouvernements français et ita-

lien, les trois gouvernements s'interdiront de construire, sans entente préalable, aucune ligne pénétrant en territoire abyssin ou devant se raccorder aux lignes abyssines et de nature à faire concurrence directe à celles qui seraient établies sous les auspices de l'une d'elles.

Art. 10. — Les représentants des trois puissances se tiendront réciproquement, complètement informés et coopéreront pour la protection de leurs intérêts respectifs. Dans le cas où les représentants anglais, français et italiens ne pourraient pas se mettre d'accord, ils en référeraient à leurs gouvernements respectifs et suspendraient en attendant toute action.

Vu : Le Président de la thèse
LESEUR

Vu : le Doyen :
LYON-CAEN

Vu et permis d'imprimer :
e Vice-Recteur de l'Académie de Paris
LIARD

BIBLIOGRAPHIE

MM. Leseur. — A son cours.

Marcel Dubois. — A son cours.

Petit. — Encyclopédie. Les colonies françaises, 2 volumes.

Girault. — Principes de législation coloniale.

Vigneras. — Une mission française en Abyssinie, 1897.

— Côte française des Somalis (notice sur la).

Angoulvant et Vigneras. — Djibouti. Mer Rouge. Abyssinie.

De Rivoyze. — Les Français à Obock.

Charles Michel. — Vers Fachoda.

— La question d'Ethiopie. Revue politique et parlementaire du 10 janvier 1907.

Roux. — Hong-Kong, colonie anglaise de la couronne, 1903.

Ronard de Card. — Les possessions françaises de la côte orientale d'Afrique. Revue générale de droit international public, 1899, n° 3.

Collections : Le Temps.

Les Débats.

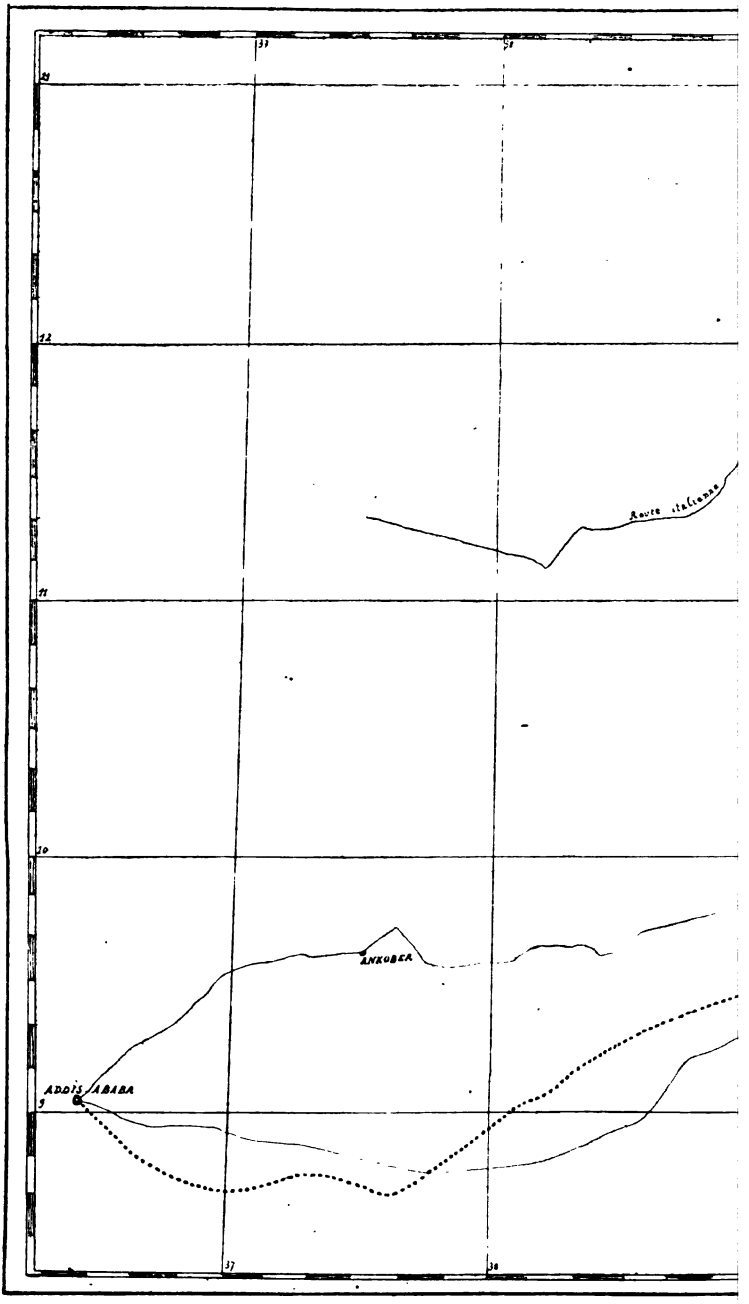
La Quinzaine Coloniale.

Bulletin du comité de l'Afrique française.

Dépêche coloniale illustrée.

Notices de l'Office colonial : La Côte française des Somalis.

Note sur le commerce d'importation et d'exportation en Abyssinie.



Réduction à $\frac{1}{2}$ d'une carte à l'échelle de : $\frac{1}{1.600.000.}$

La carte ci-dessus est donc à l'échelle de : $\frac{1}{3.200.000.}$

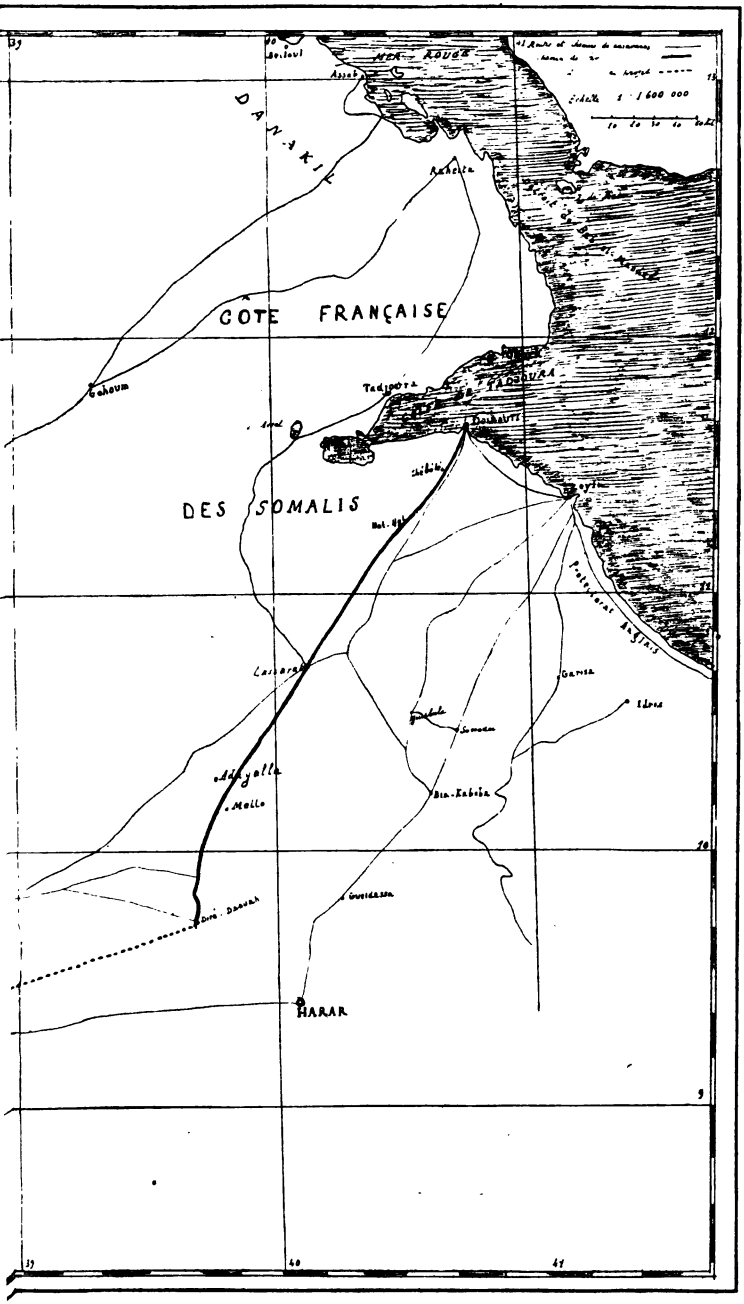

MER ROUGE
DANAKIL
Echelle 1 : 1 600 000
CÔTE FRANÇAISE
DES SOMALIS
Tadjoura
Obock
Gaheum
Lassorsa
Gamsa
Ibrou
Addyalla
Mailla
Bia-Kabéba
Guildessa
Dire-Dawa
HARAR
39
40
41
13
12
10
9

TABLE DES MATIÈRES

Page

INTRODUCTION. — La colonie de commerce. — Aperçu sur Hong-Kong..... 5

CHAPITRE I. — Géographie et histoire de la côte des Somalis..... 25

§ 1. — La colonie au point de vue géographique.. 25

§ 2. — Histoire de la colonie. — Notre installation à Obock..... 31

§ 3. — Organisation de la colonie..... 38

CHAPITRE II. — L'Abyssinie et ses rapports avec Djibouti..... 60

§ 1. — Routes vers l'Abyssinie..... 60

§ 2. — L'Abyssinie. — Histoire de ses relations avec la France..... 63

§ 3. — Djibouti. — Son importance commerciale comme débouché de l'Abyssinie.. 85

CHAPITRE III. — Le chemin de fer Franco-Ethiopien... 102

§ 1. — Création de la Compagnie Impériale d'Ethiopie. — Ses débuts..... 104

§ 2. — Organisation technique..... 117

§ 3. — La Convention du 6 février 1902 et ses préliminaires 122
§ 4. — De la Convention de 1902 à l'accord du 13 décembre 1906 138
Conclusion. — L'accord Anglo-Franco-Italien du 13 décembre 1906. Ses suites 170
Suppléments. — Acte de concession du 9 mars 1894... 194
Convention du 6 février 1902 198
Exposé des motifs et projet de loi du 7 février 1902.... 217
Accord Franco-Anglo-Italien du 13 décembre 1906.... 218
Carte .....

Imp. Bonvalot-Jouve, 15, rue Racine, Paris.